Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

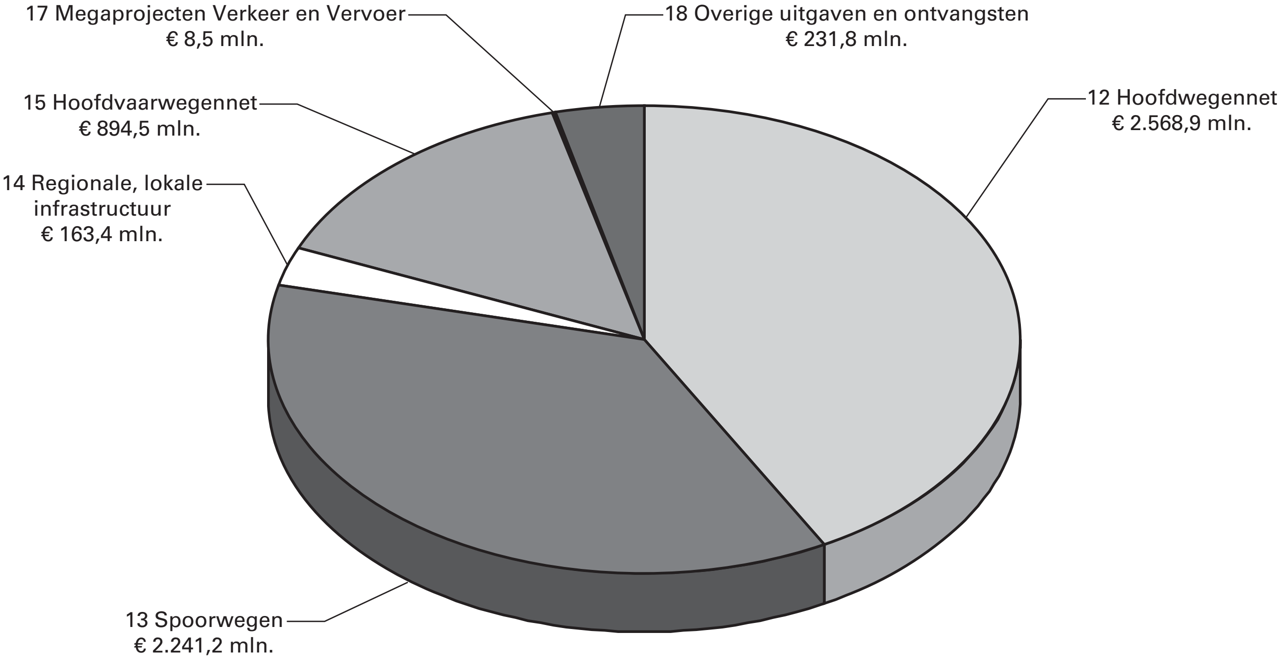
# 34 200 A Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2014

## Nr. 1 JAARVERSLAG VAN HET INFRASTRUCTUURFONDS 2014 (A)

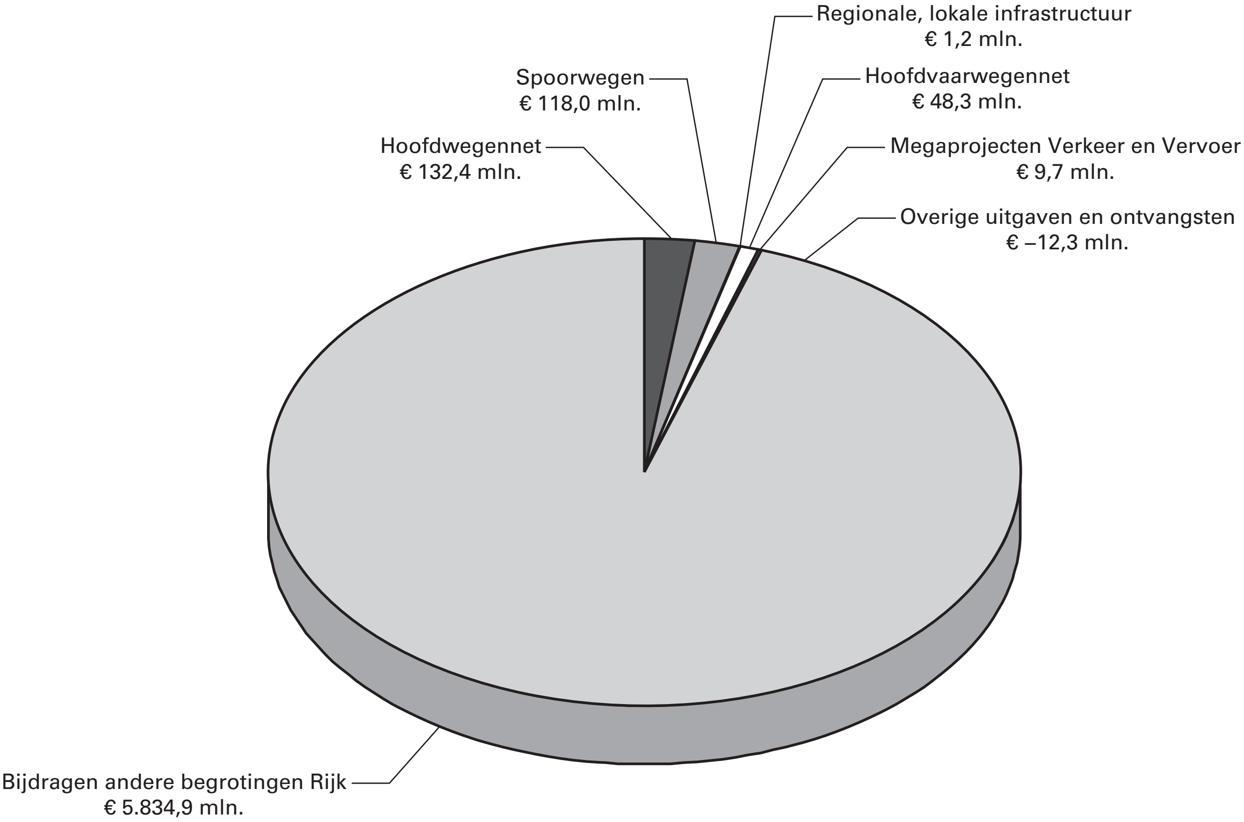
Aangeboden 20 mei 2015

kst-34200-A-1
ISSN 0921 - 7371
'S-Gravenhage 2015

**Gerealiseerde uitgaven naar beleidsterrein voor 2014 (in € 6.108,2 mln)**




**Gerealiseerde ontvangsten naar beleidsterrein voor 2014 (in € 6.132,3 mln)**



## INHOUDSOPGAVE

# DEEL A. ALGEMEEN

## 1. AANBIEDING EN DECHARGEVERLENING

**Aan de voorzitters van de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.**

Hierbij bied ik, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het jaarverslag met betrekking tot de begroting van het Infrastructuurfonds (A) over het jaar 2014 aan.

Onder verwijzing naar de artikelen 63 en 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verzoek ik de beide Kamers van de Staten-Generaal de Minister van Infrastructuur en Milieu decharge te verlenen over het in het jaar 2014 gevoerde financiële beheer.

Ten behoeve van de oordeelsvorming van de Staten-Generaal over dit verzoek tot dechargeverlening is door de Algemene Rekenkamer als externe controleur op grond van artikel 82 van de Comptabiliteitswet 2001 een rapport opgesteld. Dit rapport wordt separaat door de Algemene Rekenkamer aan de Staten-Generaal aangeboden. Het rapport bevat de bevindingen en het oordeel van de Rekenkamer met betrekking tot:

a. het gevoerde financieel beheer en materieelbeheer;
b. de ten behoeve van dat beheer bijgehouden administraties;
c. de financiële informatie in het jaarverslag;
d. de betrokken saldibalans;
e. de totstandkoming van de informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering;
f. de in het jaarverslag opgenomen informatie over het gevoerde beleid en de bedrijfsvoering.

Bij het besluit tot dechargeverlening dienen verder de volgende, wettelijk voorgeschreven, stukken te worden betrokken:

a. het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2014;
b. het voorstel van de slotwetten over het jaar 2014 die met het onderhavige jaarverslag samenhangen;
c. het rapport van de Algemene Rekenkamer over het jaar 2014 met betrekking tot het onderzoek van de centrale administratie van 's Rijks schatkist en van het Financieel jaarverslag van het Rijk;
d. de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de in het Financieel jaarverslag van het Rijk over 2014 opgenomen rekening van uitgaven en ontvangsten van het Rijk over 2014, alsmede met betrekking tot de Saldibalans van het Rijk over 2014 (de verklaring van goedkeuring, bedoeld in artikel 83, derde lid, van de Comptabiliteitswet 2001).

Het besluit tot dechargeverlening kan niet worden genomen, voordat de betrokken slotwet is aangenomen en voordat de verklaring van goedkeuring van de Algemene Rekenkamer is ontvangen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

**Dechargeverlening door de Tweede Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal dat de Tweede Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van ....

De Voorzitter van de Tweede Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, tweede lid van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, ter behandeling doorgezonden aan de voorzitter van de Eerste Kamer.

**Dechargeverlening door de Eerste Kamer**

Onder verwijzing naar artikel 64 van de Comptabiliteitswet 2001 verklaart de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal dat de Eerste Kamer aan het hiervoor gedane verzoek tot dechargeverlening tegemoet is gekomen door een daartoe strekkend besluit, genomen in de vergadering van ...

De Voorzitter van de Eerste Kamer,

Handtekening:

Datum:

Op grond van artikel 64, derde lid van de Comptabiliteitswet 2001 wordt dit originele exemplaar van het onderhavige jaarverslag, na ondertekening van de hierboven opgenomen verklaring, doorgezonden aan de Minister van Financiën.

## 2. LEESWIJZER JAARVERSLAG INFRASTRUCTUURFONDS

Voor u ligt het Jaarverslag 2014 van het Infrastructuurfonds, Hoofdstuk A van de Rijksbegroting. Naast het Infrastructuurfonds kent IenM ook de Beleidsbegroting Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) en het Deltafonds (Hoofdstuk J). Van deze begrotingen zijn separate jaarverslagen opgesteld.

De verantwoordingen van IenM zijn ook digitaal beschikbaar op www.rijksbegroting.nl.

Door een apart fonds voor infrastructuur kan beter invulling worden gegeven aan de doelstellingen zoals genoemd in de wet op het Infrastructuurfonds (Staatsblad 1993, nr 319), te weten het bevorderen van een integrale afweging van prioriteiten en het bevorderen van continuïteit van middelen voor infrastructuur. Zo mag het fonds jaarlijkse saldi (meer of minder uitgaven in enig jaar) overhevelen – in tegenstelling tot de beleidsbegroting van IenM – waardoor (kasmatige) vertragingen en versnellingen van projecten niet hoeven te leiden tot budgettaire knelpunten.

Het Infrastructuurfonds wordt voor het grootste deel gevoed door een bijdrage uit de beleidsbegroting van IenM (artikelonderdeel 26.01). Daarnaast worden voor een aantal projecten uitgaven doorberekend aan derden, zoals andere departementen, lagere overheden, buitenlandse overheidsinstanties en de Europese Unie.

Het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds bestaat uit de volgende onderdelen:

A. Een algemeen deel: hierin is naast deze leeswijzer de officiële aanbieding van het Jaarverslag aan de Staten-Generaal en het verzoek tot dechargeverlening opgenomen.
B. Het beleidsverslag 2014 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit
   - het Infrastructuurverslag 2014, waarin een korte terugblik is opgenomen met betrekking tot de realisatie van de belangrijkste uitvoeringsprioriteiten over het verslagjaar 2014.
   - de productartikelen van het Infrastructuurfonds
   - de bedrijfsvoeringsparagraaf
C. De Jaarrekening 2014 van het Infrastructuurfonds, deze bestaat uit de verantwoordingstaat en saldibalans van het Infrastructuurfonds.
D. De volgende twee bijlagen:
   - de toelichting op artikel 13 Spoorwegen
   - de afkortingenlijst

**De productartikelen**
De producten van het infrastructuurfonds dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van de begroting van IenM (Hoofdstuk XII van de Rijksbegroting). Evenals in de begroting van het Infrastructuurfonds is in het Jaarverslag van het Infrastructuurfonds aan het begin van de artikelen aangegeven aan welk(e) beleidsartikel(en) het betreffende IF artikel is gerelateerd.

De opzet van de productartikelen op de fondsen wijken af van de beleidsartikelen op hoofdstuk XII van IenM. De productartikelen bevatten operationele doelstellingen en geen financiële instrumenten. Voor een helder inzicht worden overeenkomstig afspraken met het ministerie van

Financiën en de Tweede Kamer de te verklaren verschillen direct onder de tabellen «Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering» toegelicht.

Ingegaan wordt op de realisatie van programma's en budgettaire gevolgen van de uitvoering. Om de hoeveelheid informatie te beperken is gekozen voor het hanteren van de hieronder aangegeven norm op productartikel niveau. Aan de hand van deze norm is bepaald of een verschil is toegelicht. Naar aanleiding van de aanbeveling van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor is de normering aangepast, waarbij geldt dat begrotingsbedragen boven de € 50 miljoen met een afwijking van meer dan € 5 miljoen ook worden toegelicht.

| **Norm bij te verklaren verschillen** | |
|---|---|
| Begrotingsbedrag | Verschil |
| < € 4,5 miljoen | > 50% |
| € 4,5 – 22,5 miljoen | > € 2,5 miljoen |
| € 22,5 – 50 miljoen | > 10% |
| > € 50 miljoen | > € 5 miljoen |

Dit houdt in dat die hoofdproducten, waarbij het verschil tussen het begrotingsbedrag en de realisatie kleiner is dan de aangegeven norm niet worden toegelicht. Een uitzondering hierop wordt gemaakt voor beleidsmatige relevante mutaties, deze worden ongeacht bovenstaande normering wel toegelicht. Verder worden in afwijking van bovenvermelde norm die artikelen, waarop in de begroting 2014 geen of zeer geringe ontvangsten zijn geraamd maar waar in 2013 wel relatief kleine bedragen op zijn gerealiseerd, niet apart toegelicht.

In de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, 32 707, nr. 16) is een pakket maatregelen aangekondigd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken. Als onderdeel hiervan ten behoeve van productartikel 13 Spoorwegen een aparte bijlage aan het Jaarverslag 2014 toegevoegd. Zowel voor spoor als de overige onderdelen uit het Infrastructuurfonds zijn in dit kader reeds speciale overzichten bij de suppletoire begrotingen gepresenteerd.

Voor wat betreft de indicatoren moet worden vermeld dat IenM bij het verkrijgen van deze indicatoren voor een deel afhankelijk is van verzameling door externe partijen zoals het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De praktijk is zodanig dat deze gegevens in een aantal gevallen later beschikbaar komen. Dit leidt ertoe dat niet in alle gevallen de gegevens over het verslagjaar ten tijde van het opstellen van het jaarverslag beschikbaar waren.

**Groeiparagraaf: Wat is nieuw in dit jaarverslag**

Aanpassingen in de begrotingsstructuur:

*Operationele doelstelling 15.04 Geïntegreerde contractvormen*
Bij infrastructuurprojecten waar sprake is van PPS hanteert Rijkswaterstaat (RWS) de contractvorm DBFM (Design, Build, Finance en Maintain), waarbij de overheid pas na oplevering betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van mijlpalen voor een product tijdens de bouwfase.

In de begroting 2014 van het Infrastructuurfonds is op artikel 15 Hoofdvaarwegennet de operationele doelstelling 15.04 Geïntegreerde contractvormen voor de eerste keer opgenomen.
In 2014 hebben nog geen DBFM betalingen op het hoofdvaarwegennet plaatsgevonden en worden derhalve geen uitgaven in dit jaarverslag op dit instrument verantwoord. Het contract voor de keersluis Limmel is overigens, als eerste uit het DBFM Sluizenprogramma, afgesloten.

*Operationele doelstelling 17.07 ERTMS Landelijke invoer*
In dit jaarverslag worden de uitgaven aan ERTMS Landelijke invoer voor het eerst verantwoord op artikel 17. Het project «ERTMS landelijke invoer» is in 2014 door de Tweede Kamer aangewezen als een groot project. Hierbij heeft de Kamer het verzoek gedaan om de verantwoording van dit grote aanlegproject te laten plaatsvinden op artikel 17 van het Infrastructuurfonds. Om deze reden zijn de structurele budgetten door middel van de 2e suppletore begroting 2014 overgeboekt vanuit artikel 13 naar de ingevoegde nieuwe operationele doelstelling 17.07 onder dit artikel.

# DEEL B. BELEIDSVERSLAG

## 3. INFRASTRUCTUURVERSLAG 2014

In dit hoofdstuk wordt inzichtelijk gemaakt welke projecten in 2014 zijn opgeleverd en bij welke projecten de uitvoering in 2014 is gestart.

### Mijlpalen en resultaten 2014

#### Beheer, onderhoud en vervanging

In 2014 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de volgende maatregelen in het kader van beheer, onderhoud en vervanging uitgevoerd:

| Netwerk | Project |
|---|---|
| Hoofdwegen | – Verkeersmanagement waaronder inzet weginspecteurs bij incidenten, het op alle bemeten wegvakken inwinnen van betrouwbare reis en route-informatie en deze informatie tijdig aan Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) te leveren, het realiseren van benuttingsmaatregelen en uitvoering van het programma Connecting mobility.<br>– Beheer en Onderhoud waaronder verhardingsonderhoud, onderhoud aan kunstwerken en onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) systemen.<br>– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder het programma Stalen Bruggen. In 2014 zijn opgeleverd: Viaduct Wilhelminakanaal/Hardinxveld-Giessendam (A15) en Kruiswaterbrug tussen Sneek en afslag Bolsward (A7). |
| Spoorwegen | – Verkeersleiding en capaciteitsmanagement<br>– Regulier beheer en onderhoud waaronder het inspecteren en schouwen van de infrastructuur, functieherstel bij verstoringen, het saneren van geluidsschermen en het onderhouden en schoonmaken van stations.<br>– Groot onderhoud waaronder het slijpen van spoorstaven en het seizoenbestendig houden van de sporen.<br>– Het vervangen van spoorstaven, dwarsliggers en wissels en de vervanging van andere systemen, zoals energie, transfer en treinbeheersing. |
| Hoofdvaarwegen | – Verkeersmanagement waaronder activiteiten in het kader van verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering.<br>– Beheer en Onderhoud maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven en maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren.<br>– Uitvoering van het programma vervangingen en renovaties waaronder Nota Mobiliteit (NOMO) achterstallig onderhoud vaarwegen programma «NOMO AOV» en het resterend deel uit het plan van aanpak Beheer en Onderhoud (impuls). In 2014 is opgeleverd: Renovatie Havenhoofden IJmuiden. |

Voor een nadere toelichting op de stand van zaken van beheer, onderhoud en vervanging wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en de MIRT projectensite (http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl).

#### Aanleg

Hieronder volgen de mijlpalen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2014 heeft behaald binnen de verschillende netwerken.

| Hoofdwegennet | |
|---|---|
| Mijlpaal | Project |
| Openstelling | SAA Deeltraject A1/A10 (deelproject A10 Oost)<br>N2 Meerenakkerweg<br>N31 Haak om Leeuwarden<br>A4 Dinteloord – Bergen op Zoom<br>N33 Assen – Zuidbroek |
| Start realisatie | SAA Deeltraject A1/A6<br>A1 Bunschoten-Hoevelaken<br>A9 Omlegging Badhoevedorp<br>A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein |

| Spoorwegen | |
|---|---|
| Mijlpaal | Project |
| In dienst gesteld/afgerond | Diverse projecten uit het programma Fietsparkeren bij stations<br>Diverse projecten uit het programma Toegankelijkheid Stations.<br>Diverse projecten uit het programma Kleine Functiewijzigingen,<br>Station Nijmegen Lent<br>Sporen in Den Bosch (onderdeel punctualiteits- en capaciteitsknelpunten)<br>Reistijdverbetering; Deventer zijperron<br>Amsterdam Centraal Cuypersgebouw, Middentunnel<br>NSP Den Haag, OV-terminal<br>Didam, onderdoorgang Kerkwijkweg (onderdeel AKI-plan en veiligheidsknelpunten)<br>Diverse projecten uit het programma NaNOV<br>Aslastenprogramma D4/V100 cluster III; herstellen en/of vervangen van 8 buisduikers, op het traject Zwolle – Groningen<br>Uitbreiding emplacement Maasvlakte West |
| Start realisatie | Meerjarenprogramma geluidsanering spoorwegen (planstudie gestart)<br>Beschermingsmaatregelen GSMR interferentie<br>Spoortunnel Paterwoldseweg (LVO)<br>Aanvullende tranche Fietsparkeren bij stations<br>Aanvullende tranche programma Kleine Functiewijzigingen<br>Sporendriehoek NN: Wolvega onderdoorgang den Noort<br>Rotterdam-Genua: Ombouw ICE3m Materieel Zevenaar-grens |

| Hoofdvaarwegennet | |
|---|---|
| Mijlpaal | Project |
| Oplevering | Walradar Noordzeekanaal<br>Verdieping vaarweg Kornwerderzand-Harlingen (Boontjes)<br>Julianasluis Gouda<br>Diverse projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens<br>Diverse projecten in het kader van de ZIP-regeling |
| Start realisatie | Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl<br>Capaciteitsuitbreiding 2 kegelligplaatsen Nieuwegein |

Voor een nadere toelichting over de stand van zaken voor het lopende programma wordt verwezen naar de toelichting op de productartikelen en de MIRT projectensite. (http://mirt2015.mirtprojectenoverzicht.nl)

**Regionale/lokale infrastructuur**

Regionale/lokale infrastructuurprojecten, waarvoor nut en noodzaak is aangetoond, komen in aanmerking voor een aparte projectsubsidie indien de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarde. Dit grensbedrag bedraagt:

- € 225 miljoen voor projecten die geheel of gedeeltelijk worden gerealiseerd binnen één of meer van de samenwerkingsgebieden

waarin de gemeente Amsterdam, Rotterdam of 's Gravenhage is gelegen;
- € 112,5 miljoen indien het project geheel in een ander gebied wordt gerealiseerd.

Daarnaast dient het infrastructuurproject te passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid. Voor deze projecten ligt de verantwoordelijkheid voor voorbereiding, aanleg, beheer en onderhoud en exploitatie bij de betreffende regionale of lokale overheid. Voorbeelden van grote regionale/lokale infrastructuurprojecten zijn: N201, Noord/Zuidlijn en HOV-Net Zuid-Holland Noord. In artikelonderdeel 14.01 van het Infrastructuurfonds van de Rijksbegroting zijn de grote regionale/lokale projecten nader aangeduid.

| **Regionale/lokale infrastructuur** | |
|---|---|
| Mijlpaal | Project |
| Oplevering | N201 |
| Start realisatie[1] | HOV Net Zuid-Holland Noord |

[1] http://www.rijksbegroting.nl/2013/verantwoording/jaarverslag%2Ckst195485_5.html#A32_1 Vanaf het moment dat het Rijk de subsidiebeschikking aan een regionaal/lokaal project heeft afgegeven valt deze in de categorie realisatie.

## 4. DE PRODUCTARTIKELEN

### Artikel 12 Hoofdwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijkswegen verantwoord. Dit betreft de onderdelen verkeersmanagement, beheer, onderhoud en vervanging, aanleg, GIV/PPS en netwerkgebonden kosten. Deze producten zijn gerelateerd aan de beleidsdoelen en -instrumenten zoals beschreven in het jaarverslag van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII) bij beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid en artikel 22 Externe veiligheid en risico's.

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

| 12. Hoofdwegennet | | | | | Realisatie | Begroting | Verschil | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | 2014 | |
| **Verplichtingen** | **5.072.103** | **2.274.880** | **4.219.392** | **1.698.213** | **3.407.686** | **4.279.533** | **– 871.847** | 1 |
| **Uitgaven** | **3.269.934** | **2.577.371** | **2.659.773** | **2.481.851** | **2.568.873** | **2.800.084** | **– 231.211** | |
| **12.01 Verkeersmanagement** | **57.150** | **50.137** | **30.768** | **21.794** | **21.589** | **19.189** | **2.400** | |
| **12.02 Beheer, onderhoud en vervanging** | **1.209.404** | **322.966** | **567.308** | **544.354** | **665.071** | **624.755** | **40.316** | |
| 12.02.01 Beheer en onderhoud | 1.031.823 | 178.572 | 474.922 | 456.913 | 533.514 | 438.734 | 94.780 | 2 |
| 12.02.02 Servicepakket B&O | 80.592 | 72.016 | 56.993 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 12.02.04 Vervanging | 96.989 | 72.378 | 35.393 | 87.441 | 131.557 | 186.021 | – 54.464 | 3 |
| **12.03 Aanleg** | **1.709.262** | **1.340.525** | **1.254.029** | **1.065.903** | **873.067** | **1.201.347** | **– 328.280** | |
| 12.03.01 Realisatie | 1.699.800 | 1.340.525 | 1.254.021 | 1.060.444 | 863.803 | 857.327 | 6.476 | 4 |
| 12.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen | 9.462 | 0 | 8 | 5.459 | 9.264 | 344.020 | – 334.756 | 5 |
| **12.04 GIV/PPS** | **225.341** | **374.846** | **335.772** | **412.956** | **601.189** | **590.390** | **10.799** | |
| **12.06 Netwerkgebonden kosten HWN** | | **446.870** | **438.842** | **436.844** | **407.957** | **407.135** | **822** | |
| 12.06.01 Apparaatskosten RWS | | 387.073 | 383.570 | 381.576 | 355.573 | 354.920 | 653 | |
| 12.06.02 Overige netwerkgebonden kosten | | 59.797 | 55.272 | 55.268 | 52.384 | 52.215 | 169 | |
| **12.07 Investeringsruimte** | | | | **0** | **0** | **– 42.732** | **42.732** | 6 |
| **12.09 Ontvangsten** | **217.125** | **98.380** | **165.700** | **150.887** | **132.430** | **133.839** | **– 1.409** | |

*Toelichting*

Ad 1) De per saldo lagere gerealiseerde verplichtingenstand heeft meerdere oorzaken, met name doordat de verplichtingenramingen van diverse realisatieprojecten (zoals A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere en het programma ZSM Spoedwet wegverbreding) zijn bijgesteld om aan te sluiten bij de actuele projectplanningen en uitgavenramingen. Ook de verplichtingenramingen van projecten in planuitwerking zijn in lijn gebracht met de planningen van het project (o.a. A27 Utrecht-Eemnes-Bunschoten en N18 Varsseveld-Enschede).

Ad 2) Voor de consequenties van areaaluitbreiding op beheer en onderhoud van het hoofdwegennet is in de begroting 2014 binnen het artikelonderdeel Verkenningen en planuitwerkingen een reservering getroffen. Door toevoeging van met name een deel van deze gereserveerde middelen voor areaalgroei bij Voorjaarsnota 2014 wordt het verschil tussen realisatie en begroting verklaard.

Ad 3) De per saldo lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door kasschuiven vanuit 2014 naar latere jaren om aan te sluiten op de actuele planning (– € 35 miljoen bij Stalen Bruggen, – € 41 miljoen bij Vervangingen en renovaties).

Ad 4) en 5) Door overgang van projecten van planuitwerking- naar realisatiefase neemt het budget op het planuitwerkingartikel (12.03.02) af en het budget op het realisatieartikel (12.03.01) met hetzelfde bedrag toe. Een combinatie van versnellingen en vertragingen binnen het realisatieprogramma leidt per saldo tot een lagere toename op het realisatieartikel. Voor een specifieke toelichting wordt verwezen naar het overzicht «Projectoverzicht» behorende bij 12.03.01.

Ad 6) De minregel als gevolg van het niet (volledig) toekennen van de prijscompensatie 2013 en 2014 vanuit de Investeringsruimte is bij Najaarsnota ingelopen. Er is hierdoor binnen het beschikbare budget sprake van een hogere realisatie.

**12.01 Verkeersmanagement**

Motivering

Met verkeersmanagement streeft IenM naar een optimaal en veilig gebruik van de beschikbare weginfrastructuur en het bereiken van een voorspelbare en betrouwbare reistijd van deur tot deur. Dit draagt bij aan het realiseren van de beleidsdoelen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Nederland.

Voor de periode 2013–2016 zijn met RWS ten behoeve van het Verkeersmanagement en Beheer en Onderhoud nieuwe prestatieafspraken gemaakt en zijn nieuwe indicatoren opgesteld. Deze nieuwe indicatoren sluiten beter aan op de beleidsdoelen.

Producten

**12.01.01 Verkeersmanagement**

Binnen Verkeersmanagement zijn in 2014 uitgaven gedaan voor maatregelen ten behoeve van onder andere de inzet van weginspecteurs bij incidenten, toeritdosering, gebruik van spitsstroken, maar ook verkeersinformatie op panelen boven de weg. De meeste van deze maatregelen zijn ingezet vanuit vijf regionale verkeerscentrales en een landelijke verkeerscentrale. Hierbij wordt het rijkswegennet in samenhang met het regionale wegennet beschouwd door gebiedsgericht verkeersmanagement waarbij wordt ingezet op regionale samenwerking. Deze aanpak is ook gevolgd in het programma Beter Benutten. Hierin is samen met andere infrabeheerders, vervoersorganisaties en bedrijfsleven gewerkt aan regionale maatregelen om bestaande weg-, vaarweg-, spoor- en OV-verbindingen beter te benutten.

Hetzelfde geldt ook voor de Praktijkproef Amsterdam, waarbij met het gecoördineerd inzetten van maatregelen een bijdrage wordt geleverd aan de beleidsdoelen zoals verbeteren van de reistijd en bereikbaarheid in de regio Amsterdam. In deze proef zullen zowel wegkantsystemen als dynamische (in-car) navigatiesystemen worden ingezet op het hoofd- en onderliggend wegennet in de regio Amsterdam. Ook het beschikbaar stellen van betrouwbare en kwalitatief bruikbare verkeersdata aan derden behoort tot de activiteiten van RWS. Deze worden ontsloten via het NDW.

In 2013 is gestart met programma Beter geïnformeerd op weg. Dit programma richt zich op het samen met overheden en marktpartijen bepalen van een koers en agenda voor de ontwikkeling van innovatie op het gebied van reisinformatie en verkeersmanagement. Dit heeft geleid tot een routekaart (2013–2023) die eind 2013 naar de Tweede Kamer is gestuurd. In 2014 is gestart met de uitwerking van die routekaart in een concrete uitvoeringsagenda voor overheden en bedrijfsleven. Dit onder de

naam Connecting Mobility. Deze uitvoeringsagenda biedt de basis voor publieke en private ontwikkelingen in reisinformatie en verkeersmanagement. Connecting Mobility verbindt de diverse projecten in Nederland, faciliteert kennisuitwisseling en de totstandkoming van gedeelde standaarden. Daarmee stimuleert het programma de positie van Nederland als internationale koploper.

Meetbare gegevens

| Specificatie bedieningsareaal | Eenheid | Begroting 2013 | Begroting 2014 | Realisatie 2014 |
|---|---|---|---|---|
| Verkeerssignalering op rijbanen (1) | km rijbaan | 2.666 | 2.586 | 2.637 |
| Verkeerscentrales | aantal | 6 | 6 | 6 |
| Spits- en plusstroken (2) | km | 308 | 328 | 336 |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*
Ad 1) De hogere realisatie 2014 komt met name doordat de *versobering* op de A7, gepland voor 2014, is vervallen. Zie ook de begroting van het Infrastructuurfonds over 2013, bijlage 5 (Kamerstukken II, 2012/13, 33 400 A).

Ad 2) De hogere realisatie 2014 komt met name doordat de opheffing van de plusstrook op de A12 Woerden-Gouda is uitgesteld tot eind 2015 in verband met nieuwe onderzoeken (waaronder geluidsonderzoeken) en bestuurlijke processen.

| Indicator verkeersmanagement | Eenheid | Streefwaarde 2014 | Realisatie 2014 |
|---|---|---|---|
| Op alle bemeten wegvakken wordt betrouwbare reis en route-informatie ingewonnen en tijdig geleverd aan de serviceproviders. | % van bemeten rij baanlengte | 89% | 89% |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*
Deze indicator geeft aan in welke mate RWS betrouwbare reis- en route-informatie op de Dynamische Route-Informatie Panelen (DRIPs) zet en die informatie beschikbaar stelt voor serviceproviders en in welke mate dit tijdig gebeurt.

### 12.02 Beheer, onderhoud en vervanging

Motivering

Met het budget voor beheer en onderhoud is het rijkswegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2014 in de staat gehouden die noodzakelijk is voor het vervullen van de primaire functie, namelijk het faciliteren van vlot, veilig en comfortabel vervoer van personen en goederen onder de randvoorwaarde van een kwalitatief hoogwaardig milieu.

Producten

Het regulier beheer en onderhoud van rijkswegen omvat maatregelen aan verhardingen, kunstwerken zoals bruggen, tunnels en viaducten, verkeersvoorzieningen, landschap en milieu en voorzieningen voor verkeersmanagement zoals signalering en verkeerscentrales.

Vervanging en renovatie betreft het tijdig programmeren en nemen van maatregelen aan kunstwerken en wegen waarbij regulier beheer en onderhoud niet meer voldoende is. Voornamelijk in de eerste helft en

vanaf de jaren »60 van de vorige eeuw zijn kunstwerken gerealiseerd die, mede door het intensieve gebruik, nu of in de komende decennia het moment van einde levensduur naderen. Op basis van onderzoek wordt concreet gemaakt voor welke kunstwerken wanneer vervanging of renovatie aan de orde is.

**12.02.01 Beheer en Onderhoud**

De in 2014 gerealiseerde uitgaven voor het beheer en onderhoud bestaan vooral uit uitgaven voor onderhoud van verhardingen waaronder het herstel van vorstschade en het zoveel mogelijk voorkomen daarvan, uitgaven voor onderhoud van kunstwerken, uitgaven voor onderhoud aan Dynamisch Verkeersmanagementsystemen en vast/klein variabel onderhoud zoals onderhoud aan bermen, geleiderail, bewegwijzering, geluidsschermen en verlichting. De uitgaven betreffen zowel preventief als correctief onderhoud.

Meetbare gegevens

**Areaal rijkswegen**

| | | Eenheid | 2012 | 2013 | Begroting 2014 | Realisatie 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Rijbaanlengte (1) | Hoofdrijbaan | km | 5.721 | 5.764 | 5.771 | 5.801 |
| Rijbaanlengte (1) | Verbindingswegen en op- en afritten | km | 1.451 | 1.466 | 1.562 | 1.587 |
| Areaal asfalt (1) | Hoofdrijbaan | $km^2$ | 75 | 75 | 75 | 76 |
| Areaal asfalt | Verbindingswegen en op- en afritten | $km^2$ | 12 | 13 | 13 | 13 |
| Groen areaal (1) | | $km^2$ | 202 | 202 | 200 | 201 |

*Bron: Rijkswaterstaat*

**Omvang Areaal**

| | Areaal | Eenheid | Begroting 2014 | Omvang 2014 | Budget x € 1.000 2014 | Realisatie x € 1.000 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Beheer, onderhoud en ontwikkeling (1) | Oppervlakte wegdek | $km^2$ | 91 | 92 | 438.734 | 533.514 |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*
Ad 1) De toename van zowel alle lengtes als oppervlakken komt met name doordat de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (omlegging Steenbergen) in 2014 versneld is opgeleverd. Voor de toelichting op het financiële verschil wordt verwezen naar de toelichting op de tabel budgettaire gevolgen van de uitvoering.

| Indicatoren Beheer en Onderhoud | streefwaarde 2014 | Realisatie 2014 |
| --- | --- | --- |
| De verhouding verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud t.o.v. totale verstoringen (1) | 10% | 4% |
| Tijdsduur (%) van het jaar dat de weg veilig beschikbaar is, zonder dat rijstroken zijn afgesloten of een snelheidsbeperking beperking is ingesteld door aanlegwerkzaamheden, onderhoudswerkzaamheden, door falen infra of falen verkeersmanagement (2) | 90% | 99% |
| Voldoen aan norm voor verhardingen (stroefheid en spoorvorming) en gladheidbestrijding en neemt tijdig, na constatering, maatregelen bij het (tijdelijk) niet voldoen van de norm bij wegen, viaducten, aquaducten, bruggen en tunnels (eenheid: % van de gevallen) (3) | 98% | 96% |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*
Ad 1) De verstoringen door aanleg, beheer en onderhoud zijn met 4% ruim lager dan de streefwaarde van 10%. In het kader van versobering en efficiency werden de werkvensters, de tijdsduur waarbinnen aan de weg gewerkt mag worden, verruimd. Hierdoor kan dichter tegen de spits aan worden gewerkt waardoor het percentage hinder zal gaan stijgen. Het resultaat is beter dan verwacht omdat door de aannemerij nog niet volledig gebruik wordt gemaakt van de uitbreiding van de werkvensters.

Ad 2) De technische beschikbaarheid van de weg is met 99% ruim boven de gestelde norm. Dit komt doordat de berekeningen en het referentiejaar (2012) die aan de basis hebben gestaan voor de gekozen streefwaarde relatief laag waren.

Ad 3) De gerealiseerde waarde à 96% is iets lager dan de streefwaarde. Dit komt door het in een beperkt aantal gevallen niet tijdig plaatsen van snelheidsbeperking borden bij het niet voldoen van verhardingen aan de stroefheidsnorm in het begin van het jaar.

**12.02.04 Vervanging**

Onder de categorie Vervanging vallen uitgaven voor werkzaamheden die betrekking hebben op renovatie- en vervangingsinvesteringen. Door de veroudering van de infrastructuur en het veel intensievere gebruik dan bij ontwerp voorzien, zal geïnvesteerd moeten worden in de vervanging dan wel renovatie hiervan.

Het budget dat op dit artikelonderdeel in de huidige begrotingsperiode is opgenomen, is bestemd voor de werkzaamheden in verband met de levensduurproblematiek van de stalen bruggen.

| Wegnr. | Objecten | Gereed | |
|---|---|---|---|
| A6 | Ketelbrug tussen Emmeloord en Lelystad | 2013 | |
| A7 | Kruiswaterbrug tussen Sneek en afslag Bolsward | 2014 | |
| A50 | Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk | 2016 | 1 |
| A58 | Kreekrakbrug tussen knooppunt Markiezaat en afslag Rilland | 2015 | |
| A12 | Galecopperbrug tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten | 2015 | |
| N3 | Wantijbrug tussen Papendrecht en Dordrecht | 2017 | 2 |
| N15 | Suurhoffbrug tussen Europoort en Oostvoorne | 2017 | 2 |
| A16 | Brienenoordbrug tussen de knooppunten Ridderkerk en Terbregseplein | 2020 | 2 |
| A44 | Kunstwerken A44/zuidelijke en noordelijke Kaagbruggen/Hoofdvaart/Lisserweg | 2016 | 3 |
| A15 | Viaduct Wilhelminakanaal/Hardinxveld-Giessendam | 2014 | |
| A15 | Viaduct Veerdijk/Papendrecht | 2015 | |
| A59 | Brug Drongelens kanaal en Viaduct Hoogeinde/Drunen | 2017 | 4 |
| A22 | Velsertunnel | 2016 | 5 |
| A76 | Zuidelijk viaduct Daelderweg/Nuth | 2020 | 6 |

*Toelichting*

Ad 1) Brug tussen de knooppunten Valburg en Ewijk: De renovatie van de oude Waalbrug (A50) is vertraagd door met name de complexiteit van de renovatie en een discussie met de aannemer over de verantwoordelijkheidsverdeling. De werkzaamheden zijn weer opgestart, afronding is in 2016 voorzien. De openstelling van 2x4 op de A50, over de oude en de nieuwe Waalbrug wordt na de jaargrens in 2017 verwacht. Tot de openstelling wordt het verkeer over de nieuwe Waalbrug geleid met een 2x3 indeling, waarmee een fileknelpunt voorkomen wordt.

Ad 2) De westelijke Brienenoordbrug (A16) wordt ná 2018 gerenoveerd om te voorkomen dat dit gelijktijdig plaatsvindt met de renovatie van de Maastunnel door de gemeente Rotterdam. In de uitvoeringsplanning geeft dit ruimte om de Wantijbrug en de Suurhoffbrug in 2017 op te leveren.

Ad 3) Kunstwerken A44/zuidelijke en noordelijke Kaagbruggen/Hoofdvaart/Lisserweg: Voor de kunstwerken A44 is meer tijd nodig om de scope van de maatregelen uit te werken.

Ad 4) Brug Drongelens kanaal en Viaduct Hoogeinde/Drunen: De openstelling van de brug Drongelens Kanaal is nog steeds voorzien eind 2016. De formele oplevering vindt plaats begin 2017.

Ad 5) Velsertunnel: De tunnel blijkt voor langere periode aaneengesloten helemaal dicht te moeten vanwege een grootscheepse renovatie. De tunnel gaat naar verwachting niet voor eind 2016 open.

Ad 6) Zuidelijk viaduct Daelderweg/Nuth: Het project zuidelijk viaduct Daelderweg is enkele jaren uitgesteld in verband met samenloop met regionale projecten.

**12.03 Aanleg**

Motivering

Door middel van voorbereiding en uitvoering van infrastructuurprojecten wordt bereikt dat de noodzakelijke capaciteit beschikbaar is en komt, met als doel de verwachte verkeersgroei te faciliteren en een betrouwbaar netwerk te realiseren met voorspelbare reistijden. Daarbij wordt rekening gehouden met de kaders van veiligheid en leefbaarheid.

Producten

## 12.03.01 Realisatie

*Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)*
Afgelopen jaren is, onder andere via het programma Mobiliteitsaanpak, € 200 miljoen geïnvesteerd in verkeersmanagementmaatregelen gericht op het verbeteren van de verkeerssituatie van trajecten uit de file top-50. Het betreft onder andere betere benutting van de bestaande infrastructuur en verbeteren van aansluitingen tussen de snelweg en regionale wegen. De laatste resterende werkzaamheden zijn in 2014 afgerond. De aanpak van het programma Mobiliteitsaanpak vindt inhoudelijk opvolging in het programma Beter Benutten.

*Mijlpalen Realisatieprojecten*
In 2014 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

| Mijlpaal | Project | |
|---|---|---|
| Openstelling | SAA Deeltraject A1/A10 (deelproject A10 Oost) | 1 |
| | N2 Meerenakkerweg | |
| | N31 Haak om Leeuwarden | |
| | A4 Dinteloord Bergen-op-Zoom | |
| | N33 Assen Zuidbroek | |
| Start realisatie | SAA Deeltraject A1/A6 | 2 |
| | A1 Bunschoten-Hoevelaken | |
| | A9 Omlegging Badhoevedorp | |
| | A7/A8 Purmerend-Zaandam-Coenplein | |

*Toelichting*
Ad 1) De openstellingen van de projecten N35 Combiplan Nijverdal, N61 Hoek-Schoondijke en de A4 Burgerveen-Leiden staan wel in de begroting-2014 maar zijn doorgeschoven. De openstellingen van de projecten A4 Dinteloord Bergen-op-Zoom en de N33 Assen Zuidbroek staan niet in de begroting-2014 maar ze zijn wel gerealiseerd. Voor een nadere verklaring wordt verwezen naar het projectoverzicht bij artikel 12.03.01.

Ad 2) De start realisatie van N50 Ens-Emmeloord en de A76 Aansluiting Nuth staan wel in de begroting 2014 maar zijn doorgeschoven. Voor een nadere verklaring wordt verwezen naar het projectoverzicht bij artikel 12.03.01.

*Overige maatregelen*

*Meer veilig-2*
Met dit pakket van 121 maatregelen wordt een bijdrage geleverd aan het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers door incidenten op het rijkswegennet. Het grootste deel (116 maatregelen) van het pakket is in 2014 gerealiseerd. Er zijn 5 maatregelen die in 2015 worden afgerond. De gerealiseerde maatregelen betreffen onder meer:
- Plaatsen of aanpassen van geleiderail;
- Reconstructie van rotondes, kruispunten, invoegstroken;
- Installeren van VRI's, filedetectie- en filewaarschuwingssystemen;
- Reconstructie van invoegers en uitvoegers;
- Aanpassen midden- en zijbermen (halfverharding, zichtafscherming).

*Meer veilig-3*
Na 2014 wordt het Meer veilig-2 pakket opgevolgd door Meer veilig-3 (uitvoeringsperiode 2015–2018). Het pakket bevat naast kosteneffectieve maatregelen voor het oplossen van verkeersonveilige locaties ook maatregelen voor het oplossen van onveilige situaties op routes. In 2014 is invulling gegeven aan de eerste tranche van dit pakket en is gestart met de voorbereiding van de uitvoering van deze maatregelen.

*Maatregelpakket Verzorgingsplaatsen*
Dit pakket is gericht op het oplossen van de meest acute kwantitatieve en kwalitatieve knelpunten op verzorgingsplaatsen langs (inter-)nationale vrachtcorridors. Binnen dit pakket worden landelijk 300 extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens gecreëerd en nog eens 400 parkeerplaatsen meerjarig gehuurd. Daarnaast wordt ingezet op een structurele kwaliteitsverbetering. In 2014 is vooral gewerkt aan de uitwerking en voorbereiding van de realisatie van de maatregelen.

*Meer Kwaliteit Leefomgeving*
Dit pakket betreft het deel van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) dat betrekking heeft op het hoofdwegennet. De geplande werkzaamheden binnen het programma lopen door tot 2018. Een voorbeeld van een ontsnipperingsmaatregel is het plaatsen van een ecoduct of een dassentunnel. Hierdoor worden twee door infrastructuur gescheiden natuurgebieden weer met elkaar verbonden. In 2014 zijn in het kader van het MJPO zeven knelpunten geheel opgelost. Onder andere zijn de volgende projecten gerealiseerd. Het ecoduct Kempengrens, op de grens van Vlaanderen en Noord-Brabant is afgerond. Verder hebben ProRail, RWS, Stichting het Limburgs Landschap en de provincie Limburg gezamenlijk de nieuwe natuurbrug Weerterbergen over de A2 en het spoorlijn Eindhoven-Weert geopend.

**Projectoverzicht Hoofdwegennet (12.03.01) (bedragen x € 1 mln)**

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **Projecten Nationaal** | | | | | | |
| Dynamisch verkeersmanagement | 9 | 1 | – 8 | – | – | 1 |
| Kleine projecten / Afronding projecten | 28 | 28 | 0 | nvt | nvt | |
| Programma 130 km | 10 | 3 | – 7 | | | 2 |
| Programma aansluitingen | 7 | 3 | – 4 | nvt | nvt | 3 |
| Quick Wins Wegen | 0 | 0 | 0 | – | – | |
| ZSM 1+2 (spoedwet wegverbreding) | 55 | 26 | – 29 | 2016 | 2016 | 4 |
| **Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** | | | | | | |
| A10 Amsterdam praktijkproef FES | 10 | 6 | – 4 | 2015 | 2015–2018 | 5 |
| A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere | 171 | 111 | – 60 | 2024 | 2024 | 6 |
| A9 Badhoevedorp | 43 | 48 | 5 | 2017 | 2019 | 7 |
| A2 Holendrecht – Oudenrijn | 10 | 0 | – 10 | 2012 | 2012 | 8 |
| A28 Utrecht – Amersfoort | 28 | 4 | – 24 | 2013 | 2013 | 9 |
| A28 Knooppunt Hoevelaken | | 4 | 4 | | 2022–2024 | |
| A1 Bunschoten-Knooppunt Hoevelaken | | 2 | 2 | | 2016 | 10 |
| N50 Ens – Emmeloord | | 0 | 0 | | 2016–2018 | 11 |
| **Projecten Zuidvleugel** | | | | | | |
| A4 Burgerveen – Leiden | 55 | 59 | 4 | 2014 | 2015 | |
| A4-A44 Rijnlandroute | | | | | regio | |
| A4 Delft – Schiedam | 180 | 180 | 0 | 2015 | 2015 | |
| **Projecten Zuidwestelijke Delta** | | | | | | |
| N57/N59 EuroRAP (verkeersveiligheid) | 1 | 0 | – 1 | | 2020 | |
| N61 Hoek-Schoondijke | 25 | 16 | – 9 | 2014 | 2015 | 12 |
| **Projecten Brabant** | | | | | | |

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| A4 Dinteloord – Bergen op Zoom | 56 | 40 | – 16 | 2015 | 2014 | 13 |
| N2 Meerenakkerweg (A2 zone) | 4 | 4 | 0 | 2014 | 2014 | |
| A67 Aanpak toerit Someren | 6 | 3 | – 3 | | 2015 | 14 |
| **Projecten Limburg** | | | | | | |
| A2 Maasbracht-Geleen, 1e fase | 4 | 0 | – 4 | 2011/2013 | 2011/2013 | 15 |
| A2 Passage Maastricht | 91 | 108 | 17 | 2016 | 2016 | 16 |
| A2/A76 Maatregelenpakket Limburg | 53 | | – 53 | 2010/2015 | 2010/2015 | 17 |
| A76 Aansluiting Nuth | | 0 | 0 | 2017 | 2017 | 18 |
| **Projecten Oost-Nederland** | | | | | | |
| A50 Ewijk – Valburg | 4 | 1 | – 3 | 2015 | 2016 | 19 |
| N35 Combiplan Nijverdal | 20 | 35 | 15 | 2014 | 2015 | 20 |
| A12 Ede – Grijsoord | | 6 | 6 | | 2017 | 21 |
| **Projecten Noord-Nederland** | | | | | | |
| N31 Leeuwarden (De Haak) | 52 | 64 | 12 | 2014 | 2014 | 22 |
| **Overige maatregelen** | | | | | | |
| Meer kwaliteit leefomgeving | 1 | 1 | 0 | | | |
| Meer veilig 2 | | 0 | 0 | | | |
| Meer veilig 3 | | 0 | 0 | | | |
| Verzorgingsplaatsen | 5 | 5 | 0 | | | |
| Afrondingen | – 1 | 1 | 2 | | | |
| **Totaal uitvoeringsprogramma** | **927** | **759** | **– 168** | | | |
| Realisatieuitgaven op IF 12.03.01 mbt planuitwerking | 79 | 105 | 26 | | | 23 |
| **Programma Realisatie (IF 12.03.01)** | **1.006** | **864** | **– 142** | **0** | | |
| **Budget Realisatie (IF 12.03.01)** | **856** | **864** | **8** | **0** | | 24 |
| **Overprogrammering (-)** | **– 150** | **0** | **150** | | | 24 |

*Toelichting*

Ad 1) Het verschil tussen realisatie en begroting wordt verklaard door verlaging van het budget als gevolg van een meevaller bij diverse maatregelpakketten uit de mobiliteitsaanpak. De maatregelen zijn vrijwel afgerond.

Ad 2) De lagere uitgaven in 2014 bij dit programma komen voor het grootste gedeelte voor rekening van het AKOE-programma (aanpak kritische ontwerpelementen verkeersveiligheid). Deze onderbesteding wordt met name veroorzaakt door drie zaken, te weten: minderkosten als gevolg van aanbestedingsmeevallers, minderkosten als gevolg van vertragingen vooral bij AKOE 2 en 3 (vertraging PAS-wetgeving (Programmatische Aanpas Stikstof), vertraging bij afspraken maken met de regio's) en te optimistische planningen.

Ad 3) Er is sprake van vertraging bij de aansluiting A15-N3 in verband met het alsnog verleggen van een gasleiding en vertraging bij de aansluiting A4 Prins-Clausplein door een bijstelling van de uitvoeringsplanning van de aannemer.

Ad 4) ZSM (spoedwet wegverbreding) kent verschillende projecten. Bij een aantal projecten treedt, als gevolg van diverse oorzaken (minder risico's, bijstelling plannen), een aanpassing op waardoor er lagere uitgaven in 2014 zijn gerealiseerd. Het gaat onder andere om de projecten Woerden-Gouda, Holendrecht-Diemen, Geluidsplan A1, Gorinchem-

Noordeloos, A1/A6 ZSM, A28 Hattemerbroek-Lankhorst en A12 Waterberg-Velperbroek.

Ad 5) Als gevolg van aanpassing van de planning van de aannemer is budget uit 2014 (€ 4 miljoen) doorgeschoven naar 2015. Het project bestaat uit drie fases: fase 1 (afronding in januari 2015), fase 2 (loopt van februari 2015 – medio 2016) en fase 3 (loopt van medio 2016 – 2018).

Ad 6) Uit het taakstellend budget is € 514 miljoen, waarvan ruim € 60 miljoen voor 2014, overgeboekt van Aanleg realisatie (artikel 12.03.01) naar GIV/PPS (artikel 12.04). Dit betrof een samenvoeging van de budgetten voor SAA, deeltraject A1/A6 (DBFM en niet-DBFM deel) op artikel 12.04.

Ad 7) De hogere realisatie in 2014 is het gevolg van de planningsaanpassing van de aannnemer.

Ad 8) De A2 Holendrecht-Oudenrijn is opengesteld. Afrondende werkzaamheden aan onder andere een ecologische verbinding worden in regionaal verband later uitgevoerd. Daarmee zijn ook de geraamde kasuitgaven naar latere jaren verschoven.

Ad 9) Er zijn minder risico's opgetreden dan verwacht, waardoor een deel van de risicoreservering van 2014 naar 2015 doorschuift. Daarnaast zijn er minder uitgaven gedaan ten behoeve van nadeelcompensatie.

Ad 10) Het project is in 2014 van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase. De oplevering zal naar verwachting in 2016 plaatsvinden.

Ad 11) Bij Najaarsnota2014 is dit project toegevoegd aan de begroting. De werkzaamheden worden, conform het convenant en de realisatieovereenkomst, door RWS uitgevoerd in opdracht van de provincie Flevoland. Het projectbudget ten laste van het realisatieprogramma is € 15,7 miljoen. De kosten worden gefinancierd vanuit het regionale deel van het Ruimtelijk Economisch Programma (REP), onderdeel van het RSP, en een regionale bijdrage. De openstelling zal naar verwachting plaatsvinden in de periode 2016–2018.

Ad 12) De openstelling is door een geschil met de aannemer over de invulling van de contracteisen doorgeschoven naar 2015. Hierdoor viel de realisatie in 2014 lager uit dan begroot.

Ad 13) Openstelling van de A4 Dinteloord – Bergen op Zoom heeft op 24 november 2014 plaatsgevonden. Dit is vier maanden eerder dan contractueel was vastgelegd. RWS en Combinatie A4 hebben goed samengewerkt om samen met de omgeving risico's te beheersen: sinds januari 2013 zijn er geen grote risico's opgetreden. Daarnaast was er in de winter van 2013/2014 sprake van buitengewoon goed weer waardoor veel langer dan voorzien is doorgewerkt. Hierdoor is in 2013 al werk verricht dat oorspronkelijk in de planning van 2014 stond. Vervolgens is de resterende risicoreservering naar het einde van de projectplanning geschoven, ter reservering van onder andere nadeelcompensatieregelingen. Dit heeft geleid tot een lagere realisatie in 2014.

Ad 14) In de begroting 2014 was voor 2014 een budget van € 4 miljoen opgenomen. Bij Slotwet 2013 is € 3 miljoen is doorgeschoven naar 2014 waardoor het totaal begrotingsbedrag 2014 € 7 miljoen was. Omdat

minder kosten voor vastgoed en nadeelcompensatie zijn gemaakt, is dit bedrag in 2014 niet uitgegeven.

Ad 15) De aannemer heeft in 2014 meer tijd nodig gehad voor het ontwerpen en voorbereiden van de uitvoering. Hierop heeft hij zijn planning aangepast. De uitvoering zal in 2015 plaatsvinden.

Ad 16) De hogere realisatie wordt met name verklaard doordat budget is toegevoegd naar aanleiding van afspraken over de waardevastheid van de bijdrage van de partners in het project en zijn de werkzaamheden door het bouwen aan de tunnel vanaf twee richtingen spoedig verlopen.

Ad 17) In 2014 is besloten dat Maatregelenpakket Limburg niet meer zelfstandig als pakket blijft bestaan. Reden is dat er zich in de loop der jaren een aantal wijzigingen hebben voorgedaan (het onderdeel Imstenraderweg is vervallen). De begrote middelen van € 53 miljoen in 2014 schuiven door naar latere jaren. Het onderdeel Aansluiting Nuth is als een apart project opgenomen in de begroting (€ 64 miljoen); verder zijn middelen gereserveerd voor aanpassing aan het knooppunt A76/A73 Knooppunt Zaanderheiken en is het restant toegevoegd aan de investeringsruimte (artikel 12.07).

Ad 18) De start realisatie van de A76 Aansluiting Nuth stond in de begroting 2014. Dit project maakte deel uit van Maatregelpakket Limburg. Het project is in 2014 niet gestart in afwachting van de uitvoeringsovereenkomst met de regio.

Ad 19) De laatste werkzaamheden van de openstelling zijn afhankelijk van het renovatieproject brug bij Ewijk. Hier is RWS met de aannemer in gesprek over een nieuwe planning, openstelling in 2015 is onwaarschijnlijk. Het verkeer wordt zolang over de nieuwe Waalbrug geleid met een 2x3 indeling, waarmee een fileknelpunt voorkomen wordt. Daarmee zijn ook de geraamde kasuitgaven naar latere jaren verschoven.

Ad 20) In 2013 is € 18 miljoen aan uitgaven doorgeschoven naar het volgend jaar. Oorzaak lag toen in de latere ontvangst van afrekeningen (zie Slotwet 2013). Dit verklaart grotendeels de € 15 mln. hogere uitgaven in 2014. De openstelling is over de jaargrens heen geschoven en ook in 2015 vinden nog werkzaamheden plaats. Hierover is de Tweede Kamer op 11 december 2014 per brief geïnformeerd (identifier «ah-tk-20142015-803»).

Ad 21) Het project is in 2014 van de planuitwerkingsfase overgegaan naar de realisatiefase. De oplevering zal naar verwachting in 2017 plaatsvinden. De in 2014 gerealiseerde uitgaven houden verband met de voorbereiding, onder ander verlegging van gasleidingen.

Ad 22 De N31 Leeuwarden (De Haak) is eind 2014 opengesteld. Ten opzichte van het beschikbare begrotingsbedrag is meer gerealiseerd. Bij Najaarsnota zijn hiervoor middelen naar voren gehaald en heeft de aannemer de planning kunnen aanpassen om openstelling in 2014 te halen.

Ad 23) Ten opzichte van de begroting zijn meer uitgaven met betrekking tot planuitwerking gerealiseerd. Het gaat met name om voorbereidingskosten bij de projecten ZuidasDok en de N18 Varsseveld-Enschede. Deze

hogere realisatie komt voornamelijk doordat de aankoop van vastgoed voorspoedig is verlopen.

Ad 24) De vooraf ingeschatte autonome vertraging heeft zich voorgedaan waardoor de realisatie in lijn met het budget is uitgekomen.

**12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen**

Hieronder is het Projectoverzicht behorende bij 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen opgenomen.

**Projectoverzicht bij 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen**

| | Planning | | |
|---|---|---|---|
| | **TB** | | |
| Projectomschrijving | **Begroting 2014** | **Realisatie 2014** | |
| A27/A1 Utrecht.N. – knp. Eemnes – asl.Bunschoten | 2014 | 2014 | |
| A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 | 2014 | 2014 | |
| N50 Ens – Emmeloord | | 2014 | 1 |
| A1 Bunschoten – Hoevelaken | | 2014 | 1 |
| A7/A8 Purmerend – Zaandam – Coenplein (spitsstrook) | | 2014 | 1 |
| A4 Vlietland – N14 | | 2014 | 1 |
| A44 Onderdelen Rijnlandroute | | 2014 | 1 |

*TB: Tracébesluit*

*Toelichting*
Ad 1) Voor deze projecten is in 2014 een Tracébesluit genomen. In de begroting van 2014 waren deze projecten nog niet afzonderlijk vermeld in het projectoverzicht 12.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen.

**12.04 Geïntegreerde contractvormen**

Motivering

Bij infrastructuurprojecten waarbij sprake is van publiek-private samenwerking (PPS) bestaat de betaling uit een geïntegreerd bedrag voor aanleg, onderhoud én financiering gedurende een langdurige periode. De meest toegepaste vorm is DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) waarbij de overheid pas na oplevering betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van mijlpalen voor een product tijdens de bouwfase.

Producten

Het project A15 Maasvlakte-Vaanplein verkeert in de bouwfase en kent een partiële beschikbaarheidsvergoeding. De volledige beschikbaarheidsvergoeding wordt na oplevering betaald vanaf 2015 tot en met 2035.

De projecten N31 Leeuwarden Drachten, A12 Lunetten-Veenendaal en N33 Assen-Zuidbroek bevinden zich in de exploitatiefase waardoor sprake is van volledige beschikbaarheidsvergoedingen.

De projecten A1/A6 Diemen-Almere Havendreef en A9 Holendrecht-Diemen (Gaasperdammerweg), beide onderdeel van het programma Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA), zijn gegund en de Financial close heeft plaatsgevonden. Dit geldt ook voor de A12 Ede Grijsoord. Er is bij deze projecten nog geen sprake van betaalde beschikbaarheidsvergoedingen omdat bij deze contracten pas wordt betaald nadat de prestaties zijn geleverd. Ook de projecten die de komende wijze op deze wijze worden aanbesteed leiden pas in latere jaren tot betalingen op dit begrotingsartikel.

**Projectoverzicht Geintegreerde contractvormen hoofdwegen (12.04) (bedragen x € 1 mln)**

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** | | | | | | |
| Aflossing tunnels | 53 | 47 | – 6 | – | – | 1 |
| A10 Tweede Coentunnel | 105 | 108 | 3 | 2013 | 2013 | |
| A1/A6/A9 Schiphol – Amterdam – Almere | 10 | 36 | 26 | 2019 | 2019 | 2 |
| A12 Lunetten – Veenendaal | 24 | 29 | 5 | 2012 | 2012 | 3 |
| **Projecten Zuidvleugel** | | | | | | |
| A15 Maasvlakte – Vaanplein | 347 | 359 | 12 | 2015 | 2015 | 4 |
| **Projecten Brabant** | | | | | | |
| A59 Rosmalen – Geffen, PPS | 1 | 1 | 0 | 2005 | 2005 | |
| **Projecten Noord-Nederland** | | | | | | |
| N31 Leeuwarden – Drachten | 6 | 6 | 0 | 2007 | 2007 | |
| N33 Assen – Zuidbroek | 45 | 16 | – 29 | 2015 | 2014 | 5 |
| Afrondingen | | – 1 | – 1 | | | |
| **Totaal** | **591** | **601** | **10** | | | |

*Toelichting*

Ad 1) In 2014 zijn minder voertuigen de tunnels gepasseerd dan bij begroting werd geraamd. Omdat de hoogte van het te betalen bedrag voor aflossing van de tunnels wordt bepaald aan de hand van gepasseerde voertuigen is de realisatie 2014 ook lager.

Ad 2) Bij ontwerp Begroting-2015/Voorjaarsnota-2014 zijn middelen ten behoeve van het niet-DBFM-gedeelte overgeheveld en is de indexering IBOI 2014 toegevoegd waardoor het budget 2014 € 43 miljoen (i.p.v. € 10 miljoen) werd. Ten opzichte van deze € 43 miljoen is de realisatie € 36 miljoen. Deze lagere realisatie is het gevolg van een vertraging door een wijziging in het tracébesluit voor het deeltraject A1/A6, te weten de vervanging van een betonnen brug door een stalen-betonnen brug.

Ad 3) Het hogere projectbudget wordt veroorzaakt door de bijdrage van de gemeente Utrecht aan de aanleg van een nieuwe aansluiting van de N421 op de A12 (€ 3,9 miljoen) en in verband met indexering (€ 2,1 miljoen).

Ad 4) De realisatie is hoger dan begroot. Dit komt doordat met de opdrachtnemer eerder dan verwacht, overeenstemming is bereikt over enkele facturen voor reeds uitgevoerde werkzaamheden.

Ad 5) Door versnelling in de realisatie is de openstelling verschoven van 2015 naar 2014. In 2014 is minder uitgegeven dan bij begroting werd geraamd. Dit wordt veroorzaakt door een aanbestedingsmeevaller.

### 12.06 Netwerkgebonden kosten Hoofdwegennet

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van RWS en de overige netwerkgebonden kosten verantwoord. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van RWS per 1 januari 2011. De Tweede Kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (Kamerstukken II, 30 119, nrs. 4 en 5).

**12.07 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.

Zie Ad 6) op pagina 15.

## Artikel 13 Spoorwegen

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Spoorwegen verantwoord. Het productartikel Spoorwegen is gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen en beleidsinstrumenten zoals beschreven in het jaarverslag Hoofdstuk XII over 2014 bij beleidsartikel 16 Spoor.

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

| 13. Spoorwegen | | | | | Realisatie | Begroting | Verschil | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | 2014 | |
| **Verplichtingen** | **2.538.710** | **2.017.923** | **2.050.436** | **2.727.691** | **1.635.883** | **2.018.957** | **– 383.074** | 1 |
| **Uitgaven** | **2.645.273** | **2.670.403** | **2.185.220** | **2.384.292** | **2.241.221** | **2.397.939** | **– 156.718** | |
| **13.02 Beheer, onderhoud en vervanging** | **1.689.994** | **1.797.911** | **1.463.595** | **1.346.811** | **1.304.521** | **1.264.028** | **40.493** | 2 |
| **13.03 Aanleg** | **794.285** | **719.050** | **540.608** | **886.190** | **784.844** | **980.114** | **– 195.270** | |
| 13.03.01 Real.progr.personen-vervoer | 772.352 | 701.011 | 527.978 | 801.687 | 710.202 | 810.223 | – 100.021 | 3 |
| 13.03.02 Real.progr.goederen-vervoer | 21.933 | 18.039 | 12.630 | 64.829 | 51.621 | 89.525 | – 37.904 | 4 |
| 13.03.04 Verk. en planuitw.per-sonenvervoer | | | 0 | 18.360 | 17.307 | 69.357 | – 52.050 | 5 |
| 13.03.05 Verk. en planuitw.goe-derenvervoer | | | | 1.314 | 5.714 | 11.009 | – 5.295 | 6 |
| **13.04 Geintegreerde contractvormen/PPS** | **121.510** | **125.768** | **129.943** | **134.675** | **135.279** | **145.588** | **– 10.309** | 7 |
| **13.07 Rente en aflossing** | | | | **16.616** | **16.577** | **16.597** | **– 20** | |
| **13.08 Investeringsruimte** | | | | **0** | **0** | **– 8.388** | **8.388** | 8 |
| **13.09 Ontvangsten** | **15.848** | **144.781** | **72.526** | **202.042** | **117.966** | **65.249** | **52.717** | |

*Toelichting*

Ad 1) De verplichtingenrealisatie is lager dan geraamd. Er is sprake van een aantal plussen en minnen ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Hieronder worden de voornaamste oorzaken beschreven:

- Binnen de aanlegprogramma’s is sprake van een groot aantal specifieke programma’s waarvan het totaal beschikbare bedrag niet wordt vastgelegd door middel van één subsidiebeschikking maar waarvan de subsidieverlening verspreid plaatsvindt over meerdere jaren. Vooraf wordt een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van deze verdeling maar de uiteindelijke hoogte van een subsidiebeschikking is van veel factoren afhankelijk. Voor 2014 bleek de inschatting voor de programma’s Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, Fietsparkeren, Toegankelijkheid, Kleine functiewijzigingen, Lenteakkoord impuls en Meerjarenprogramma Geluid na verdere uitwerking van deze programma’s uiteindelijk af te wijken van het vooraf ingeschatte bedrag. Dit betekent overigens niet dat er per definitie sprake is van een vertraging of versnelling van betreffende programma’s.
- Binnen de programma’s is sprake van reserveringen voor bijvoorbeeld garantstellingen en toezeggingen. Vooraf is niet aan te geven in welk jaar welke toezeggingen of garantstelling daadwerkelijk leiden tot uitgaven. Om die reden wordt de totale verplichting pragmatisch voor het totaalbedrag in het jaar gezet waarin de eerste kasuitgave staat gepland. Voor 2014 speelde dit bij de reservering Akkoord Treinverbinding en de reservering voor tegenvallende kosten bij de NSP projecten.

- Het programma ERTMS was ten tijde van de begroting 2014 op artikel 13 geraamd maar dit programma is in 2014 overgeboekt naar Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer.
- In 2014 heeft de subsidievaststelling plaatsgevonden voor het project Hanzelijn en heeft op dit project een negatieve bijstelling plaatsgevonden als gevolg van de vrijval van onbenodigd onvoorzien.
- Naar aanleiding van besluitvorming in december 2013 met betrekking tot Zwolle-Herfte is het projectbudget van het juridisch verplichte projectbudget van het project Zwolle Transfer rijtijdverkorting verlaagd met € 46 miljoen. Dit bedrag maakt nu onderdeel uit van het projectbudget Zwolle Herfte.

Ad 2 t/m 8) Voor een toelichting op de artikelonderdelen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelonderdelen.

**13.02 Beheer, onderhoud en vervanging**

Motivering

Op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschap van 29 juli 1991 wordt de taakorganisatie ProRail via de beheerconcessie belast met het beheer en onderhoud van de landelijke spoorweginfrastructuur.

De subsidie aan ProRail wordt jaarlijks vastgesteld met een beschikking overeenkomstig het bepaalde in de Wet en Besluit Infrastructuurfonds. De subsidie wordt door ProRail aangewend voor het in goede gebruikstoestand houden van de landelijke spoorweginfrastructuur. Per 1 januari 2008 wordt ProRail aangestuurd op output. Dat betekent dat de Minister van IenM afspraken maakt met ProRail over de te realiseren prestaties op basis van een resultaatsverplichting. Hiervoor worden kernprestatie indicatoren (KPI's) met grenswaarden geformuleerd. Die prestaties worden jaarlijks opgenomen in het beheerplan van ProRail. De Minister van IenM moet instemmen met de prestaties waarvoor grenswaarden gelden. Het beheerplan wordt aan de Tweede Kamer toegezonden.

ProRail is, via de beheerconcessie van IenM, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en vervanging van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het bestaande spoornet vertegenwoordigt een groot maatschappelijk geïnvesteerd kapitaal. Instandhouding en waar nodig verbetering daarvan is noodzakelijk om de kwaliteit van het spoor verder te verbeteren en de kerntaak van het spoor te kunnen waarmaken.

Meetbare gegevens

*Prestaties ProRail*
In 2014 zijn de volgende prestaties overeengekomen en gerealiseerd:

| Kern Prestatie Indicator | Realisatie 2014 | Grenswaarde 2014 | Realisatie 2013 |
|---|---|---|---|
| Algemeen klantoordeel vervoerders | 6,7 | 6,7 | 6,8 |
| Punctualiteit Reizigersverkeer totaal (< 3 min.) | 90,2% | 87,0% | 87,9% |
| Punctualiteit Hoofdrailnet (< 5 min.) | 94,9% | 93,0% | 93,6% |
| Punctualiteit Regionale series (< 3 min.) | 94,9% | 93,1% | 92,5% |
| Punctualiteit Goederen (<3 min.) | 83,0% | 82,0% | 79,6% |
| Top 5 aandachtseries | 87,3% | 84,0% | 86,2% |
| Geleverde treinpaden | 97,9% | 98,0% | 98% |

*Toelichting*
Met uitzondering van de KPI geleverde treinpaden zijn alle KPI's in 2014 behaald. Geleverde treinpaden is 0,1%-punt lager dan de grenswaarde. Oorzaken hiervan zijn grote verstoringen in het eerste halfjaar met als gevolg een kleine marge om incidenten op te vangen. Door de sneeuwdag van 27 december is vervolgens de realisatie net onder de grenswaarde uitgekomen.

De prestatie van ProRail in 2014 ten aanzien van de indicator geleverde treinpaden (97,9%) voldoet – zonder dat daar een rechtvaardigheidsgrond voor bestaat – niet aan de grenswaarde van 98%. ProRail krijgt daarom een boete opgelegd voor de achterblijvende prestatie in 2014 van in totaal € 75.000. In verband met de overgang naar een nieuwe beheerconcessie per 1 januari 2015 is deze boete definitief.

**Betalingen aan en besteding door ProRail**
In 2014 is door IenM € 1.305 miljoen subsidie aan ProRail betaald, € 41 miljoen meer dan begroot. De belangrijkste oorzaak hiervoor is dat bij het verlenen van de subsidie aan ProRail voor het jaar 2014 – na vaststelling van de begroting 2014 – rekening is gehouden met het door ProRail terug te betalen bedrag over het jaar 2012 ad € 44 miljoen. Omdat deze terugvordering een reeds afgesloten begrotingsjaar betreft, moet deze gedesaldeerd worden opgenomen in de begroting, dus zowel in de uitgaven (artikel 13.02) als in de ontvangsten (artikel 13.09).Van de ontvangen subsidie in 2014 heeft ProRail € 93 miljoen nog niet besteed. Deze onderbesteding heeft nagenoeg volledig betrekking op doorgeschoven vervangingsinvesteringen met betrekking tot: ATB-Vv (vertraging in de besluitvorming en aanbesteding), Verkeersleidingspost Utrecht (om de operatie op de seinzaal in de winterperiode niet te verstoren vinden de migratie en verhuizing van de werkplekken en de ingebruikname van de VL-post in het voorjaar van 2015 plaats), ICT-netwerken (vertraagde besluitvorming), perronkappen Geldermalsen (faillissement aannemer, opnieuw aanbesteed), seinen en kabels (mislukte aanbesteding), landelijke hekwerken (scope opnieuw bepaald) en enkele bovenbouwvernieuwingen (treinvrije perioden niet gehonoreerd).

In de «spoorbijlage» zijn nadere gegevens over de besteding door ProRail in 2014 opgenomen.

| Bestedingen (bedragen x € 1 mln) | Begroting 2014 | Begrotings- en beheerplan- mutaties | Betaald aan ProRail | Waarvan BTW | Beschikbaar voor ProRail | Besteed door ProRail | Afwijking besteed vs beschikbaar |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Beheer en calamiteitenorganisatie | 199 | – 6 | 193 | 34 | 159 | 165 | 6 |
| Grootschalig onderhoud | 161 | – 6 | 155 | 27 | 128 | 112 | – 16 |
| Kleinschalig onderhoud | 327 | – 7 | 320 | 56 | 264 | 278 | 14 |
| Onderhoud transfer | 82 | – 2 | 80 | 14 | 66 | 65 | – 1 |
| Onderhoud Betuweroute | 28 | 4 | 32 | 5 | 27 | 30 | 3 |
| Verkenning en innovatie | 4 | 0 | 4 | 0 | 4 | 6 | 2 |
| **Uitbesteed werk** | **801** | **– 17** | **784** | **136** | **648** | **656** | **8** |
| Doorbelaste kosten aan derde-partijen | – 51 | 0 | – 51 | – 9 | – 42 | – 47 | – 5 |
| Gebruiksvergoeding vervoerders | – 269 | 21 | – 248 | 0 | – 248 | – 255 | – 7 |
| **Doorbelaste uitgaven** | **– 320** | **21** | **– 299** | **– 9** | **– 290** | **– 302** | **– 12** |
| **Rijksbijdrage beheer en onderhoud** | **481** | **4** | **485** | **127** | **358** | **354** | **– 4** |
| Bovenbouwvernieuwingen | 175 | – 21 | 154 | 27 | 127 | 117 | – 10 |
| Vervanging overige systemen | 272 | 56 | 328 | 57 | 271 | 193 | – 78 |
| **Vervangingsinvesteringen** | **447** | **35** | **482** | **84** | **398** | **310** | **– 88** |
| **Apparaatskosten** | **336** | **2** | **338** | **59** | **279** | **278** | **– 1** |
| **Rijksbijdrage aan ProRail** | **1.264** | **41** | **1.305** | **270** | **1.035** | **942** | **– 93** |

Opmerking: De kolom «Besteed door Prorail» is gebaseerd op voorlopige cijfers. Hier kan nu geen waarde aan worden gehecht.

### 13.03 Aanleg Spoor

Motivering

IenM is verantwoordelijk voor de uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wordt in belangrijke mate gefinancierd met middelen uit de Rijksbegroting. Op dit artikelonderdeel worden alle uitgaven begroot die noodzakelijk zijn voor:

- uitvoering van nieuwbouwprojecten spoor
- voorbereiding van de uitvoering van deze projecten
- door ProRail uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen
- door IenM uit te voeren planuitwerkingen en verkenningen.

Producten

### 13.03.01 Realisatieprogramma personenvervoer spoor

| Projectoverzicht Personenvervoer (13.03.01) (bedragen x € 1 mln) | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **Projecten Nationaal** | | | | | | |
| **Benutten** | | | | | | |
| ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum 1) | 22 | 1 | – 21 | 2012/2013/ 2014 | 2012/2013/ 2014 | 1 |
| Geluidsanering Spoorwegen | 4 | 3 | – 1 | divers | divers | |

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE) | 11 | 4 | – 7 | divers | divers | 2 |
| **Programma Hoogfrequent Spoorvervoer** | | | | | | |
| PHS DSSU (inclusief voorinvestering) | 67 | 57 | – 10 | 2012/2015 | 2015 | 3 |
| Vervanging Dieze brug Den Bosch | 1 | | – 1 | 2014 | 2013 | 4 |
| **Stations en stationsaanpassingen** | | | | | | |
| Kleine stations | 2 | 3 | 1 | divers | divers | |
| **Overige projecten/programma's /lijndelen etc.** | | | | | | |
| AKI-plan en veiligheidsknelpunten | 26 | 14 | – 12 | divers | divers | 5 |
| Fietsparkeren bij stations | 18 | 12 | – 6 | divers | divers | 6 |
| Nazorg gereedgekomen lijnen/halten | 5 | 7 | 2 | divers | divers | |
| Ontsnippering | 5 | 1 | – 4 | divers | divers | 7 |
| Programma Kleine Functiewijzigingen | 89 | 29 | – 60 | divers | divers | 8 |
| Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten | 73 | 51 | – 22 | divers | divers | 9 |
| Reistijdverbetering | 5 | 6 | 1 | 2013 | 2014 | |
| Toegankelijkheid stations | 44 | 42 | – 2 | divers | divers | |
| Kleine projecten personenvervoer | | 0 | 0 | | divers | |
| **Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** | | | | | | |
| **Amsterdam-Almere-Lelystad** | | | | | | |
| OV SAAL korte termijn | 151 | 134 | – 17 | 2016 | 2016 | 10 |
| **Stations en stationsaanpassingen** | | | | | | |
| Amsterdam CS, Cuypershal | 12 | 2 | – 10 | 2014/2015/ 2016 | 2014/2016 | 11 |
| Amsterdam CS, Fietsenstalling | 8 | 1 | – 7 | 2013/2018 | 2013/2018 | 12 |
| **Overige projecten/lijndelen etc.** | | | | | | |
| Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol) | 15 | 10 | – 5 | divers | divers | 13 |
| **Projecten Utrecht** | | | | | | |
| Vleuten – Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS) | 60 | 52 | – 8 | 2005 e.v. | 2005 e.v. | 14 |
| **Stations en stationsaanpassingen** | | | | | | |
| OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP) | 53 | 79 | 26 | 2016 | 2016 | 15 |
| **Overige projecten/lijndelen etc.** | | | | | | |
| Spoorwegovergang Soestdijkseweg te Bilthoven | 6 | 8 | 2 | 2013/2015 | 2013/2015 | |
| **Projecten Zuidvleugel** | | | | | | |
| **Stations en stationsaanpassingen** | | | | | | |
| Den Haag CS (t.b.v. NSP) | 9 | 6 | – 3 | 2014 | 2014 | 16 |
| Rotterdam Centraal (t.b.v. NSP) | 20 | 20 | 0 | 2013 | 2013 | |
| Den Haag CS perronsporen 11 en 12 | 1 | 3 | 2 | 2018 | 2018 | 17 |
| **Overige projecten/lijndelen etc.** | | | | | | |
| Rijswijk – Schiedam incl. spoorcorridor Delft | 36 | 77 | 41 | 2015/2017 | 2015/2017 | 18 |
| **Projecten Brabant** | | | | | | |
| **Stations en stationsaanpassingen** | | | | | | |
| Breda Centraal (t.b.v. NSP) | 8 | 26 | 18 | 2016/2017 | 2016/2017 | 19 |
| **Projecten Oost Nederland** | | | | | | |
| **Utrecht-Arnhem-Zevenaar** | | | | | | |
| Arnhem Centraal (t.b.v. NSP) | 8 | 11 | 3 | 2011/2014 | 2011/2015 | 20 |
| Sporen in Arnhem | 1 | | – 1 | 2011 | | 21 |
| Traject Oost uitv. convenant DMB | 18 | 17 | – 1 | 2019 | 2020 | |
| **Overige projecten/lijndelen etc.** | | | | | | |
| Hanzelijn | 8 | | – 8 | 2012 | | 22 |
| Regionale lijnen Gelderland | 3 | 1 | – 2 | divers | divers | 23 |
| **Projecten Noord Nederland** | | | | | | |
| Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden | 1 | 5 | 4 | | | 24 |
| Sporendriehoek Noord-Nederland | 14 | 5 | – 9 | divers | divers | 25 |
| **Totaal ProRail projecten** | **801** | **687** | **– 117** | | | |
| **Overige (niet ProRail) projecten** | | | | | | |
| Afdekking risico's spoorprogramma's | 15 | 0 | – 15 | | n.v.t. | 26 |
| Intensivering Spoor in steden (I) | 13 | 13 | 0 | | 0 | |
| Spoorzone Ede | 19 | 9 | – 10 | | 0 | 27 |
| Afronding | | 1 | 1 | | | |
| **Programma Realisatie (IF 13.03.01)** | **847** | **710** | **– 141** | | | |
| **Budget Realisatie (IF 13.03.01)** | **811** | **710** | **– 105** | | | |

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig |
| **Overprogrammering (-)** | **– 36** | **0** | **36** | | |

*Toelichting*
Ad 1) ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht en ERTMS expertisecentrum
De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt door het feit dat de uitgaven voor de pilot European Rail Traffic Management Systeem (ERTMS) Amsterdam-Utrecht op de operationele doelstelling 13.03 in het Infrastructuurfonds zijn geraamd, maar met uitzondering van de door ProRail gemaakte kosten op de begroting van Hoofdstuk XII verantwoord worden. Daarnaast zijn, als gevolg van het verlengen van de pilot, de voor 2014 geprognosticeerde uitgaven ten behoeve het vormgeven van het ERTMS expertisecentrum in afwachting van de uitkomsten van de pilot doorgeschoven naar 2015.

Ad 2) Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen (UPGE)
De lagere realisatie is het gevolg van een ontstane vertraging bij het verkrijgen van (milieu)vergunningen op een aantal locaties (Venlo, Maastricht en Heerlen). Daarnaast blijken er in Rotterdam geen maatregelen nodig omdat uit onderzoek blijkt dat de woningen al dusdanig waren geïsoleerd dat verdere gevelmaatregelen niet noodzakelijk zijn.

Ad 3) PHS DSSU (inclusief voorinvestering)
De lagere realisatie is een gevolg van de vernietiging van het Tracébesluit Sporen in Utrecht in het najaar van 2013. DSSU is een vervolg op Sporen in Utrecht. Doordat het Tracébesluit Sporen in Utrecht later is vastgesteld dan voorzien, is de planuitwerking van DSSU ook naar achter geschoven. Dit heeft als gevolg dat zowel de voor 2014 geprognosticeerde uitgaven verschuiven als ook de indienststellingsdatum een jaar verschuift van 2015 naar 2016.

Ad 4) Vervanging Dieze-brug Den Bosch
Het project is volledig in 2013 gerealiseerd. Hierdoor zijn ook de voor 2014 geprognosticeerde uitgaven gerealiseerd in 2013.

Ad 5) AKI-plan en veiligheidsknelpunten
De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt doordat als gevolg van het later dan gepland verkrijgen van Trein Vrije Periode's en het combineren van werk met werk, de uitvoering van een aantal deelprojecten langer duurt dan eerder aangenomen. Daarnaast valt het plaatsen van dataloggers (DLT-apparatuur) goedkoper uit dan verwacht.

Ad 6) Fietsparkeren bij stations
De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de vereiste afspraken voor cofinanciering met decentrale overheden extra tijd vergen. Daarnaast is meer tijd nodig voor de voorbereiding en ruimtelijke inpassing van stallingen op complexe, dichtbebouwde locaties.

Ad 7) Ontsnippering
De lagere realisatie is met name het gevolg van een verschuiving van 2014 naar 2015 van de financiële afwikkeling van een schadeclaim en de bijgestelde planning voor twee deelprojecten. De genoemde aanpas-

singen hebben geen gevolgen voor de dienstregeling, vervoerder en omgeving.

Ad 8) Programma Kleine Functiewijzigingen
De voorbereiding en besluitvorming over de realisatie van een aantal van de projecten binnen dit programma heeft meer tijd in beslaggenomen dan oorspronkelijk verwacht, waardoor in 2014 een lagere realisatie heeft plaatsgevonden dan gepland. Het gaat onder meer om de volgende projecten: Emplacementen op orde, Meteren Zuidoostbogen, Watergraafsmeer aanleg sporen, Diemen overloopwissel, Leeuwarden emplacement, Alkmaar aanleg service paden, Den Bosch emplacement, Rijssen perronspoor, Zwolle-Groningen overwegmaatregelen, Friesland-Achterhoek bijstuurvoorzieningen. Daarnaast zijn de projecten Uitgeest uitbreiden opstelcapaciteit, Deventer transfer en Hoofddorp uitbreiden opstelcapaciteit «on hold» gezet in afwachting op besluitvorming in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de Lange Termijn Spooragenda.

Ad 9) Punctualiteits-/capaciteitsknelpunten
De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt doordat een deel van de voor 2014 geplande werkzaamheden voor de bouw van de perronkappen bij het deelproject Zwolle Spoort verschuift omdat er minder Trein Vrije Perioden mogelijk waren. Daarnaast spelen er bij dit project en bij het deelproject Spooruitbreiding Amersfoort nog claims waarvan de afhandeling niet zoals verwacht in 2014 heeft plaatsgevonden. Tot slot is er nog overleg met de aannemer over de uit te voeren restwerkzaamheden waardoor geen facturatie in 2014 heeft kunnen plaatsvinden.

Ad 10) OV SAAL korte termijn
Het vaststellen van de scope voor cluster A heeft langer geduurd dan eerder aangenomen waardoor het aanbestedingsproces later is opgestart en de uitvoeringscontracten pas in 2014 zijn gegund. Hierdoor is een deel van de geprognosticeerde uitgaven van 2014 verschoven naar 2015 en verder.

Ad 11) Amsterdam CS, Cuypershal
De Middentunnel is eind 2013 in zijn geheel versneld opgeleverd. Dit is een jaar eerder dan eerder was voorzien. Hierdoor zijn ook de voor 2014 geprognosticeerde uitgaven gerealiseerd in 2013.

Ad 12) Amsterdam CS, Fietsenstalling
Na afronding van de planstudie in 2013 zijn in het najaar van 2013 in het BO MIRT afspraken gemaakt over de verdeling van de verantwoordelijkheid voor realisatie van stallingsplekken op en rond het stationseiland. De gemeente Amsterdam zal 7.000 plekken realiseren en Prorail 3.000. Deze besluitvorming heeft tot gevolg gehad dat het aandeel van Prorail later in realisatie komt.

Ad 13) Regionet (inclusief verkeersmaatregelen Schiphol)
De lagere realisatie wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de conditioneringswerkzaamheden (alle processen die nodig zijn om een tracé juridisch en technisch bouwrijp op te leveren zoals het verkrijgen van vergunningen, verleggen van kabels en leidingen en archeologisch onderzoek) bij het deelproject Beverwijk meer tijd hebben gevergd dan eerder aangenomen. Daarnaast is bij de realisatie van het deelproject Aziehavenweg emplacement gekozen voor een andere aanpak waardoor

de kerosineleiding niet verlegd hoeft te worden. Dit bracht minder kosten met zich mee dan eerder voorzien.

Ad 14) Vleuten-Geldermalsen 4/6 sporen (incl. RSS)
Binnen het deelproject Keervoorziening Woerden kon worden volstaan met een goedkopere oplossing voor de overweg waardoor de uitgaven lager uitvielen dan gepland. Tevens bleken kosten voor het verlagen van de bovenleiding ten behoeve van de Rabobrug onterecht opgenomen in de geprognosticeerde uitgaven voor 2014 en vielen als gevolg van de ontwikkelingen rondom het OTB Utrecht-Amsterdam Rijnkanaal (uitkomsten van een trillingsonderzoek) de uitgaven in 2014 lager uit.

Ad 15) OV-terminal stationsgebied Utrecht (VINEX/NSP)
Eind 2013 is besloten dat de gemeente Utrecht een deel van het project gaat realiseren. De kasplanning is op dit besluit aangepast.

Ad 16) Den Haag CS (t.b.v. NSP)
De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door de versnelde oplevering van de Openbaar Vervoer Terminal (van eind 2014 naar midden 2014). Hierdoor is ook een deel van de voor 2014 geprognosticeerde uitgaven gerealiseerd in 2013.

Ad 17) Den Haag CS perronsporen 11 en 12
In 2014 is het emplacementterrein, benodigd voor de bouw van het Haags Startstation Erasmuslijn (HSE), vrijgemaakt van spoorse objecten. Deze werkzaamheden zijn eerder uitgevoerd dan vooraf aangenomen.

Ad 18) Rijswijk-Schiedam incl. spoorcorridor Delft
De hogere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat de tunnelaannemer in 2014 sneller met een aantal grote werkpakketten kon starten dan oorspronkelijk was ingeschat. Daarnaast bleek de door Prorail in 2013 opgestelde uitgavenprognose niet aan te sluiten op het afgesproken declaratieschema van de aannemer.

Ad 19) Breda Centraal (t.b.v. NSP)
De hogere uitgaven in 2014 worden voornamelijk veroorzaakt doordat bij het opstellen van de kostenraming van dit project door ProRail was aangegeven dat de kosten voor de OV-terminal deels gefinancierd zouden worden via het programma Beheer, onderhoud en vervanging. Binnen dit programma bleek echter abusievelijk geen reservering voor de uitgaven te zijn opgenomen. Om die reden is in 2014 een aanvullende subsidiebeschikking verstrekt aan Prorail welke ook in 2014 tot uitgaven heeft geleid. Daarnaast heeft de aannemer in 2014 versnellingsmaatregelen uitgevoerd om de noordzijde alsnog op tijd op te leveren en zijn meerwerkwerkzaamheden versneld uitgevoerd.

Ad 20) Arnhem Centraal (t.b.v. NSP)
Door complexiteit van het ontwerp en het bouwproces is vertraging opgelopen. Dit heeft eind 2013 geresulteerd in het doorschuiven van de geplande uitgaven voor 2013 naar 2014 en verder waardoor in 2014 nu een hogere realisatie heeft plaatsgevonden dan geprognosticeerd. De geplande oplevering verschuift van 2014 naar 2015.

Ad 21) Sporen in Arnhem
Het project is afgerond en de subsidievaststelling heeft plaatsgevonden. De resterende werkzaamheden zijn zoals gebruikelijk ondergebracht bij de

post Nazorg gereed gekomen lijnen en halten. De in 2014 gerealiseerde uitgaven zijn ten laste gebracht van deze post.

Ad 22) Hanzelijn
Het project is afgerond en de subsidievaststelling heeft plaatsgevonden. De resterende werkzaamheden zijn zoals gebruikelijk ondergebracht bij de post Nazorg gereed gekomen lijnen en halten. De in 2014 gerealiseerde uitgaven zijn ten laste gebracht van deze post.

Ad 23) Regionale lijnen Gelderland
Overleg tussen IenM en de Provincie Gelderland over de inzet van de resterende gelden neemt meer tijd in beslag dan eerder aangenomen.

Ad 24) Partiële spooruitbreiding Groningen-Leeuwarden
Voor dit project is in 2014 een aanvullende planstudiebeschikking aan ProRail verstrekt in verband met het uitwerken van gewenste optimalisaties binnen het project en opgetreden risico's. Deze aanvullende subsidiebeschikking heeft geleid tot hogere uitgaven in 2014 dan eerder geprognosticeerd.

Ad 25) Sporendriehoek Noord-Nederland
Dit programma bestaat uit meerdere deelprojecten. De lagere realisatie in 2014 wordt onder andere veroorzaakt doordat er bij het deelproject Wolvega sprake is van vertraging in de aanbesteding en de benodigde gronden door de gemeente zelf worden aangekocht. Daarnaast is bij de alternatievenstudie Hoogeveen snelheidsverhoging sprake van extra doorlooptijd als gevolg van een nader onderzoek naar de constructie van het viaduct over de A28 en was de uitgavenplanning voor een aantal deelprojecten te optimistisch ingeschat.

Ad 26) Afdekking risico's spoorprogramma's
De besluitvorming over welke geluidsmaatregelen moeten worden genomen bij het project HSL zal in het voorjaar 2015 plaatsvinden waardoor in 2014 geen geluidsmaatregelen zijn uitgevoerd.

Ad 27) Spoorzone Ede
De kasreeks is aangepast op de herziene fasering van de werkzaamheden.

| Projectoverzicht Goederenvervoer (13.03.02) (bedragen x € 1 mln) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **ProRail Projecten** | | | | | | |
| Uitgaven mbt planuitwerking op IF 13.03.05 | – 4 | – 3 | 1 | | | |
| **Projecten nationaal** | | | | | | |
| PAGE risico reductie | 0 | 0 | 0 | divers | divers | |
| Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua | 37 | 24 | – 13 | 2013 e.v. | 2013e.v. | 1 |
| Aslasten Cluster III realisatie | | 0 | 0 | | 0 | |
| **Projecten Oost Nederland** | | | | | | |
| Uitv.progr Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov) | 13 | 8 | – 5 | divers | divers | 2 |
| **Projecten Zuidwestelijke delta** | | | | | | |
| Geluidmaatregelen Zeeuwselijn | 1 | 1 | 0 | 2014/2016 | 2014/2016 | |
| Spooraansluiting 2e Maasvlakte achterlandverbinding | 53 | 21 | – 32 | 2014 e.v. | 2014 e.v. | 3 |
| **Overige projecten** | | | | | | |
| Nazorg gereedgekomen projecten | 1 | 0 | – 1 | divers | divers | 4 |
| Afrondingen | | 1 | 1 | | | |
| **Totaal ProRail Projecten** | **102** | **52** | **– 50** | **0** | | |
| **Overige (niet ProRail) Projecten** | | | | | | |
| **Programma Realisatie (IF 13.03.02)** | **102** | **52** | **– 50** | **0** | | |
| **Budget Realisatie (IF 13.03.02)** | **90** | **52** | **– 38** | **0** | | |
| **Overprogrammering (-)** | **– 12** | | **12** | | | |

*Toelichting*

Ad 1) Optimalisering Goederencorridor Rotterdam-Genua

De lagere realisatie in 2014 wordt met name veroorzaakt doordat de contracten voor het opheffen van het systeemeiland Zevenaar later in de markt zijn gezet dan voorzien. Dit als gevolg van de voorwaarde dat eerst de overeenkomst NS International – IenM – Prorail met betrekking tot aanpassingen aan het ICE3m-materieel getekend diende te zijn (juli 2014 getekend). Daarnaast zijn als gevolg van onteigeningsprocedures de gronden voor het project «Zevenaar-Grens Derde Spoor extra faseringsstap ERTMS en aanzetten 25 kV in Nederland» niet eerder beschikbaar dan eind 2015, zodat de werkzaamheden voor het Derde Spoor pas van start kunnen gaan vanaf 2016.

Ad 2) Uitvoeringsprogramma Goederenroute Elst-Deventer-Twente (NaNov)

De lagere realisatie in 2014 wordt onder meer veroorzaakt door de moeizaam verlopen grondverwerving het deelproject Weerselo Vliegveld-straat.

Ad 3) Spooraansluiting 2$^{e}$ Maasvlakte achterlandverbinding

Door een voorspoedig verloop van de werkzaamheden is een deel van de voor 2014 voorziene uitgaven al in 2013 gerealiseerd. Tevens is sprake van zowel een gerealiseerde aanbestedingsmeevaller als van een gunstige kostenontwikkeling wat heeft geresulteerd in een verlaging van de uitgavenprognose.

Ad 4) Nazorg gereedgekomen projecten
De geraamde uitgaven op deze post betreffen met name afwikkeling van claims, grond juridische zaken en geluidsanering en zijn, gelet op de afhankelijkheid van derden, lastig te prognosticeren.

**13.03.04 Planuitwerkingsprogramma personenvervoer**

De lagere realisatie op dit artikelonderdeel wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de uitgaven voor de projecten ERTMS Landelijke invoer en Zuidas ten tijde van de begroting 2014 op artikel 13 waren geraamd maar in 2014 zijn overgeboekt naar Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer. Tevens bleek in 2014 geen compensatie nodig voor HSA in verband met mogelijk exploitatieverlies op de verbinding Breda-Antwerpen en is er geen reistijdverbetering door NS gerealiseerd op het traject Roosendaal-Antwerpen waardoor in 2014 geen bijdrage hoefde te worden uitgekeerd. Voor het project PHS geldt dat een deel van de uitgaven in 2014 door Prorail is betaald uit een eerder dan geplande ontvangen subsidie via INEA (Innovation and Networks Executive Agency).

**13.03.05 Planuitwerkingsprogramma goederenvervoer**

De per saldo lagere realisatie dan geprognosticeerd op dit artikelonderdeel wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de uitgaven voor het project D4 aslasten ad € 4,8 miljoen ten tijde van de begroting 2014 op dit artikelonderdeel waren geraamd maar in 2014 zijn overgeboekt naar artikelonderdeel 13.03.01 (project Sporendriehoek Noord Nederland). Tevens vindt nog overleg plaats tussen IenM en Prorail over de definitieve scope voor het project Spooraansluiting 2e Maasvlakte waardoor de geplande uitgaven voor 2014 zijn verschoven (€ 1,6 miljoen). Daarnaast is € 2,7 miljoen gerealiseerd ten behoeve van de verkenning voor het project Calandbrug waarmee in de uitgavenprognose 2014 geen rekening was gehouden.

**13.04 Geïntegreerde contractvormen/PPS**

Motivering

De Staat betaalt voor de beschikbaarheid van de HSL-infrastructuur, zoals deze door het consortium Infraspeed is ontworpen, gebouwd (enkel de bovenbouw) en wordt onderhouden (onder- en bovenbouw), conform de contractuele overeenkomst tussen beide partijen. Het contractbeheer wordt uitgevoerd door ProRail, onder regie van IenM.

Producten

| **Bedragen x € 1.000** | | | |
|---|---|---|---|
| | 2014 | 2014 | Verschil |
| Beschikbaarheidsvergoeding | 148.238 | 147.023 | 1.215 |
| Rente- en belastingwijzigingen | – 18.511 | – 1.435 | – 17.076 |
| Wijzigingsopdrachten en afrekeningen | 5.551 | 0 | 5.551 |
| **Totaal betalingen aan Infraspeed** | **135.278** | **145.588** | **– 10.310** |

*Toelichting*
De realisatie valt € 10 miljoen lager uit dan begroot. Enerzijds vallen de uitgaven hoger uit in verband met de uit het HSL-Zuid budget overgeheveld taken naar Infraspeed (€ 6 miljoen) en indexeringsbijstelling (€ 1

miljoen). Anderzijds vallen de uitgaven lager uit als gevolg van de lage rentestand (€ 9 miljoen) en het uitstellen van het besluit inzake de belastingaanpassingen (€ 8 miljoen).

*Rentebijstellingen*
In de beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid zijn ook de financieringskosten van de aanleg bovenbouw begrepen. Deze zijn gebaseerd op een rente percentage van 4,25. Als gevolg van de lage rentestand heeft IenM daarom een deel van de vergoeding teruggekregen. In 2014 gaat het om € 19 miljoen. € 10 miljoen hiervan was reeds begroot zodat de realisatie door deze post € 9 miljoen lager uitvalt.

*Belastingbijstellingen*
In het contract tussen de Staat en Infraspeed is een clausule opgenomen inzake de fiscaal aftrekbare rentekosten van Infraspeed. Deze clausule komt er op neer dat Infraspeed mogelijk meer vennootschapsbelasting moet betalen aan de Belastingdienst (dan waarmee nu in de beschikbaarheidsvergoeding rekening is gehouden), maar hiervoor dan wel wordt gecompenseerd via een hogere beschikbaarheidsvergoeding. Deze wijziging is voor zowel de Staat als Infraspeed budgettair neutraal, maar loopt wel via de begrotingen van IenM (hogere uitgaven) en Financiën/ Belastingdienst (hogere ontvangsten). De verwachting is dat besluitvorming hierover in de eerste helft van 2015 plaatsvindt.

*Wijzigingsopdrachten*
Het grootste deel van de wijzigingen heeft betrekking op de Pilot geluid in Lansingerland. Daarnaast hebben wijzigingen plaatsgevonden in het kader van C2000, zettingen van de baan, ERTMS, EMC, GSMR en centralisatie van het schakel- en meldcentrum.

### 13.07 Rente en Aflossing

Motivering

Onder deze categorie uitgaven vallen de rente en aflossing van de bij ProRail uitstaande leningen, waarmee in het verleden spoorinfrastructuur gefinancierd is.

Producten

| **Bedragen x € 1.000** | Realisatie 2014 | Begroting 2014 | Verschil |
|---|---|---|---|
| Rente leningen | 16.577 | 16.597 | – 20 |
| Aflossing leningen | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal rente en aflossingen ProRail** | **16.577** | **16.597** | **– 20** |

*Toelichting*
Per eind 2014 heeft ProRail nog voor € 314 miljoen aan leningen uitstaan, waarvan € 241 miljoen bij het Ministerie van Financiën en € 73 miljoen bij banken. IenM staat garant voor de rentebetalingen en aflossingen door ProRail. Zie hiervoor ook de saldibalans van IenM, onderdeel garantstellingen.

### 13.08 Investeringsruimte

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2014 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

### 13.09 Ontvangsten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de bijdragen van derdepartijen voor spooruitgaven verantwoord. De gebruiksvergoeding die vervoerders betalen wordt door ProRail vastgesteld en geïnd (zie artikelonderdeel 13.02) en wordt daarom gesaldeerd met de uitgaven opgenomen in de begroting.

Producten

| Bedragen x € 1.000 | | | |
|---|---|---|---|
| | Realisatie 2014 | Begroting 2014 | Verschil |
| Concessievergoeding HRN | 22.500 | 22.500 | 0 |
| Concessievergoeding HSL-Zuid | 43.541 | 42.137 | 1.404 |
| Afrekening met ProRail | 48.003 | 0 | 48.003 |
| Bijdragen van andere overheden | 1.172 | 612 | 560 |
| Boete prestaties NS (2012) | 2.750 | 0 | 2.750 |
| **Totaal ontvangsten spoor** | **117.966** | **65.249** | **52.717** |

*Toelichting*
De realisatie valt € 53 miljoen hoger uit dan begroot. Hiervan heeft € 44 miljoen betrekking op de afrekening van de subsidie voor kapitaallasten en onderhoud met ProRail (zie toelichting bij artikel 13.02) en € 5 miljoen op de afrekeningen van MIRT-projecten (€ 4 miljoen ProRail en € 1 miljoen andere overheden). Daarnaast zijn de ontvangsten van NS € 4 miljoen hoger uitgevallen. Hiervan heeft € 3 miljoen betrekking op de boete prestaties 2012 en € 1 miljoen op indexering van de HSL-heffing.

## Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur

Omschrijving van de samenhang met het beleid

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

| 14. Regionaal/lokale infra. | | | | | Realisatie | Begroting | Verschil | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | 2014 | |
| **Verplichtingen** | **98.661** | **164.588** | **65.062** | **602.679** | **240.876** | **230.817** | **10.059** | 1 |
| **Uitgaven** | **266.337** | **338.572** | **238.852** | **215.678** | **163.374** | **241.969** | **– 78.595** | |
| **14.01 Grote regionaal/lokale projecten** | **156.053** | **138.107** | **142.033** | **58.664** | **149.178** | **81.566** | **67.612** | |
| 14.01.02 Planuitw.progr.reg./lok | 668 | 69 | 0 | 0 | 11.159 | 0 | 11.159 | 2 |
| 14.01.03 Real.progr.reg./lok. | 155.385 | 138.038 | 142.033 | 58.664 | 138.019 | 83.360 | 54.659 | 3 |
| 14.01.04 Investeringsruimte | | | | 0 | 0 | – 1.794 | 1.794 | |
| **14.02 Regionale Mob. Fondsen** | **50.576** | **30.592** | **41.580** | **45.185** | **9.334** | **12.992** | **– 3.658** | 4 |
| **14.03 RSP – ZZL: Pakket Bereikbaarheid** | **59.708** | **169.873** | **55.239** | **111.829** | **4.862** | **147.411** | **– 142.549** | |
| 14.03.01 RSP – ZZL: RB projecten | 7.885 | 9.873 | 2.539 | 3.432 | 4.862 | 131.204 | – 126.342 | 5 |
| 14.03.02 RSP – ZZL: RB mob.fondsen | 51.823 | 160.000 | 52.700 | 108.397 | 0 | 0 | 0 | |
| 14.03.03 RSP – ZZL: REP | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16.207 | – 16.207 | 6 |
| **14.09 Ontvangsten** | **0** | **0** | **0** | **0** | **1.210** | **0** | **1.210** | 7 |

*Toelichting*
Ad 1) De hogere verplichtingenrealisatie in 2014 ad € 10 mln bestaat uit diverse plussen en minnen. In 2013 hebben onder meer stortingen in het Mobiliteitsfonds plaatsgevonden waardoor zowel de kas als de verplichting in 2014 is verlaagd. Daarnaast is in 2014 de oorspronkelijk voor 2013 geraamde subsidiebeschikking HOV netwerk Zuid-Holland Noord afgegeven en zijn diverse projectbudgetten opgehoogd naar aanleiding van de prijsbijstelling 2014.

Ad 2 t/m 7) Voor een toelichting op de artikelonderdelen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelonderdelen.

Motivering

### 14.01 Grote regionale/lokale projecten

Binnen dit artikel zijn de budgetten opgenomen voor de aanlegprojecten waarvoor een aparte projectsubsidie wordt of is verleend. Om in aanmerking te komen voor een aparte projectsubsidie moeten de kosten van de meest kosteneffectieve oplossing hoger zijn dan de grenswaarden voor de ontvangers buiten de G3 (de drie grote steden) en voor de G3 (respectievelijk € 112,5 miljoen en € 225 miljoen) en moet het project passen binnen de beleidsdoelstellingen voor regionale bereikbaarheid zoals verwoord in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2014 bij beleidsartikelen 14 Wegen en verkeers-veiligheid en 15 Openbaar vervoer.

Producten

*Algemeen*
Regionale/lokale projecten worden uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de regionale overheid. IenM levert een bijdrage in de aanlegkosten van die projecten. Dit betekent ook dat de uitvoeringsperiode van een project niet gelijk hoeft te lopen met de periode waarin de rijksbijdrage beschikbaar komt in het MIRT.

*Verkenningen*
Voor regionale/lokale infrastructuurprojecten wordt geen apart verkenningenprogramma opgenomen in het MIRT. In de begroting zijn dan ook geen middelen voor dit product opgenomen. De verkenningen worden onder verantwoordelijkheid van de regionale overheid uitgevoerd en pas na toetsing al dan niet opgenomen in het planuitwerkingsprogramma.

### 14.01.02 Planuitwerkingsprogramma regionaal/lokaal

In de begroting 2014 was binnen de post Bestemd (IF 14.01.02) vooruitlopend op de uitkomst met de gemeente Den Haag € 7 miljoen gereserveerd voor de niet door de gemeente Den Haag te verrekenen BTW met de belastingdienst inzake het project Tramtunnel Den Haag. Begin 2014 is na gezamenlijk overleg overeengekomen dat de gemeente Den Haag een vergoeding van € 11,2 miljoen ontvangt voor de niet te verrekenen BTW. De aanvullende kosten zijn door middel van een in de begroting 2015 verwerkte mutatie gedekt uit de investeringsruimte Regionaal Lokaal. De betaling aan de gemeente Den Haag heeft eind 2014 plaatsgevonden.

### 14.01.03 Realisatieprogramma regionaal/lokaal

Hieronder vallen de uitgaven (subsidies) voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten die door derden worden aangelegd.

**Projectoverzicht Regionale/lokale infrastructuur (14.01.03) (bedragen x € 1 mln)**

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **Projecten Zuidvleugel** | | | | | | |
| Rotterdamsebaan | | 0 | 0 | 2020–2022 | 2020–2022 | |
| A12/A20 Parallelstructuur Gouwe | 13 | 12 | – 1 | 2019–2021 | 2019–2021 | |
| HOV netwerk Zuid-Holland Noord (voorheen Rijn-Gouwelijn) | 10 | 21 | 11 | 2018 | 2018 | 1 |
| Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE) | 6 | 12 | 6 | 2006/2016 | 2006–2016 | 2 |
| **Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** | | | | | | |
| Utrecht Trams naar De Uithof | | 37 | 37 | 2018 | 2018 | 3 |
| N201 | 10 | 5 | – 5 | 2014 | 2014 | |
| Noord/Zuidlijn Noord-WTC | 48 | 51 | 3 | 2017 | 2017 | |
| **Projecten Oost-Nederland** | | | | | | |
| Nijmegen 2e stadsbrug | | | 0 | 2013 | 2013 | |
| Afronding | | | | | | |
| **Programma** | **88** | **138** | **51** | | | |
| **Begroting (IF 14.01.03)** | **83** | **138** | **55** | | | |
| **Overprogrammering (-)** | **5** | **0** | | | | |

*Toelichting*
Ad 1) HOV netwerk Zuid-Holland Noord (voorheen Rijn-Gouwelijn)
In 2014 is een subsidiebeschikking voor dit project verstrekt. Op basis van de hierin afgesproken mijlpalen en de hieraan gekoppelde bedragen is uiteindelijk in 2014 € 11 miljoen meer gerealiseerd dan eerder geprognosticeerd.

Ad 2) Randstadrail (incl. voorbereidingskosten en aanlanding RR op Den Haag HSE)
De hogere realisatie is enerzijds het gevolg van het in 2014 betalen van het startstation Erasmuslijn. De betaling van deze bijdrage was oorspronkelijk voorzien in 2013. Daarnaast heeft op basis van de gerealiseerde mijlpalen in 2014 een betaling plaatsgevonden ten behoeve van het onderdeel aanlanding Den Haag CS, in de uitgavenreeks was rekening gehouden met betaling in 2015.

Ad 3) Utrecht Trams naar de Uithof
De betaling van de factuur voor de uitgevoerde werkzaamheden was eind 2013 voorzien. Deze factuur is echter in januari 2014 betaalbaar gesteld.

**14.01.04 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord. In 2014 was er geen investeringsruimte beschikbaar.

**14.02 Regionale mobiliteitsfondsen**

Motivering

Conform bestuurlijke afspraken is in het kader van de aanleg van de Sluiskiltunnel in 2014 een bedrag van € 9 miljoen gestort in het Regionaal Mobiliteitsfonds Zeeland. De bijdrage is lager dan was opgenomen in de begroting van 2014 omdat bij het opstellen hiervan nog niet bekend was hoeveel er in 2014 benodigd was.

**14.03 RSP Zuiderzeelijn, pakket Regionale Bereikbaarheid**

Motivering

Betreft het RSP-convenant Rijk-regio (Kamerstukken II, 2007/08, 27 658, nr. 43). Het pakket omvat projecten ter verbetering van de regionale bereikbaarheid (concrete bereikbaarheidsprojecten en regionaal mobiliteitsfonds) en een Ruimtelijk Economisch Programma (REP).

Producten

Over de voortgang wordt de Tweede Kamer jaarlijks door middel van een voortgangsrapportage (in het najaar) geïnformeerd. De meest recente voortgangsrapportage is als bijlage 4 toegevoegd aan de kamerbrief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen MIRT 2014 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 15).

**Projectoverzicht Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (14.03) (bedragen x € 1 mln)**

| | Kasbudget 2014 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | |
| **Projecten Noord-Nederland** | | | | |
| 14.03.01 Concrete bereikbaarheidsprojecten | 131 | 5 | – 126 | 1 |
| 14.03.02 Regionaal Mobiliteitsfonds | | 0 | 0 | |
| 14.03.03 Ruimtelijk economisch programma | 16 | 0 | – 16 | 2 |
| Afronding | | | | |
| **Begroting (Infrastructuurfonds 14.03)** | **147** | **5** | **– 142** | |
| Overige afspraken | | | | |
| LMCA Spoor: spoordriehoek | 9 | 5 | – 4 | |
| **Totale rijksbijdrage Noord-Nederland** | **156** | **10** | **– 146** | |

*Toelichting*
Ad 1) Concrete bereikbaarheidsprojecten
Een deel van het taakstellende budget voor de Concrete bereikbaarheidsprojecten RSP is bestemd voor projecten waarvoor de regio de rol van contracterende partij vervuld.Van de begrote € 131 miljoen is € 57 miljoen overgemaakt via het Gemeentefonds naar de gemeente Assen voor haar rol als contracterende partij. Dit is niet zichtbaar als realisatie op de begroting van IenM. Daarnaast is de lagere realisatie onder andere veroorzaakt doordat budget is doorgeschoven van 2014 naar 2015. In tegenstelling tot de gemeente Assen hebben de provincies Friesland en Groningen namelijk aangegeven in 2014 geen aanvullend budget nodig te hebben.

Ad 2) Ruimtelijk economisch programma (REP)
De REP-middelen worden via het Provinciefonds uitgekeerd. Dit maakt dat de begroting van IenM geen realisatie laat zien.

## Artikel 15 Hoofdvaarwegennet

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de producten op het gebied van Rijksvaarwegen verantwoord. Dit betreffen de onderdelen verkeersmanagement, beheer en onderhoud, aanleg, netwerkgebonden kosten en de investeringsruimte. De realisatie van de doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag van Hoofdstuk XII 2014 en vinden hun oorsprong in de SVIR en de Nota Mobiliteit (NoMo) (Kamerstukken II, 2004/05, 29 644, nr. 6). Het artikel Hoofdvaarwegennet op het Infrastructuurfonds is gerelateerd aan beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens en artikel 22 Externe veiligheid en risico's op de begroting van Hoofdstuk XII.

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

| 15. Hoofdvaarwegennet | | | | | Realisatie | Begroting | Verschil | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | 2014 | |
| **Verplichtingen** | **963.376** | **918.852** | **679.932** | **818.272** | **468.336** | **657.706** | **– 189.370** | 1 |
| **Uitgaven** | **848.903** | **829.016** | **823.026** | **864.431** | **894.465** | **895.163** | **– 698** | |
| **15.01 Verkeersmanagement** | **85.811** | **23.366** | **19.525** | **13.722** | **13.986** | **13.819** | **167** | |
| **15.02 Beheer, onderhoud en vervanging** | **543.934** | **343.239** | **308.851** | **304.567** | **363.939** | **402.465** | **– 38.526** | |
| 15.02.01 Beheer en onderhoud | 374.740 | 202.585 | 136.650 | 183.968 | 202.742 | 187.111 | 15.631 | 2 |
| 15.02.02 Servicepakket B&O hoofdvaarwegen | 29.250 | 105.026 | 110.847 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 15.02.04 Vervanging | 139.944 | 35.628 | 61.354 | 120.599 | 161.197 | 215.354 | – 54.157 | 3 |
| **15.03 Aanleg** | **211.075** | **193.644** | **226.954** | **290.785** | **269.264** | **251.537** | **17.727** | |
| 15.03.01 Realisatie | 211.048 | 193.644 | 226.954 | 287.424 | 264.018 | 234.117 | 29.901 | 4 |
| 15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen | 27 | 0 | 0 | 3.361 | 5.246 | 17.420 | – 12.174 | 5 |
| **15.04 Geintegreerde contractvormen** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN** | | **260.217** | **256.760** | **255.357** | **247.276** | **238.793** | **8.483** | |
| 15.06.01 Apparaatskosten RWS | | 247.352 | 244.421 | 242.391 | 233.811 | 224.559 | 9.252 | 6 |
| 15.06.02 Overige netwerkgebonden kosten | | 12.865 | 12.339 | 12.966 | 13.465 | 14.234 | – 769 | |
| **15.07 Investeringsruimte** | | | | **0** | **0** | **– 11.451** | **11.451** | 7 |
| **15.09 Ontvangsten** | **49.647** | **29.456** | **51.704** | **10.853** | **48.344** | **32.113** | **16.231** | |

*Toelichting*

Ad 1) De verplichtingenrealisatie is lager dan geraamd. Er is sprake van een aantal plussen en minnen ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Hieronder worden de voornaamste oorzaken beschreven:

- De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant, dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. Eind 2011 is een nieuw convenant gesloten, waarmee de verantwoordelijkheid voor de zogeheten zijtakken volledig bij de provincie is komen te liggen. Het beheer en eigendom van de hoofdvaarweg is op 1 januari 2014 overgegaan naar het Rijk. Daarmee is de langjarige verplichting ten behoeve van de bijdrage aan de provincie in 2014 afgeboekt (– € 458 miljoen). Het betreft hier een technische afboeking.
- Als eerste project uit het DBFM Sluizenprogramma is het contract voor de keersluis Limmel gesloten (€ 82 miljoen). Dit is een onderdeel van het realisatieproject Maasroute fase 2.

- Voor de vastlegging van het meerjarig contract voor de berging van het wrak de Baltic Ace is een verplichtingenschuif aangebracht vanuit 2015 naar 2014 (€ 44 miljoen).
- Het verschil wordt met name verklaard door het vastleggen van meerjarige verplichtingen voor met name Groot variabel onderhoud/ Vervanging en renovatie (ruim € 160 miljoen).

Ad 2) Defensie heeft de Tweede Kamer schriftelijk (11 maart 2014, Kamerstuk 25 928, nr 57) geïnformeerd over verdere vertraging van de komst van de NH90 helikopter. Tot en met 1 juli 2020 wordt de helikopter-capaciteit voor zoek en reddingsacties op zee (SAR: search and rescue) uitbesteed. Dit is de belangrijkste verklaring voor de hogere realisatie.

Ad 3) De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt doordat bij Voorjaarsnota een forse kasschuif naar latere jaren heeft plaatsgevonden om de budgetten van de projecten Baltic Ace, Impuls Groot onderhoud en Groot Variabel Onderhoud in lijn met de programmering te brengen.

Ad 4) Het verschil tussen realisatie en begroting wordt op projectniveau toegelicht in artikel 15.03.01 van deze verantwoording.

Ad 5) De lagere realisatie wordt met name veroorzaakt door vertraging bij het project Lichteren IJmuiden door de lopende procedure bij de Raad van State en bij het project Eemshaven-Noordzee, waar na het genomen Tracébesluit in de aanloop naar de aanbesteding de kasplanning is aangepast.

Ad 6) De hogere realisatie wordt verklaard doordat het beheer en eigendom van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl op 1 januari 2014 is overgegaan naar het Rijk.

Ad 7) De minregel als gevolg van het niet (volledig) toekennen van de prijscompensatie 2013 en 2014 is bij Najaarsnota ingelopen. Er is hierdoor binnen het beschikbare budget sprake van een hogere realisatie.

**15.01 Verkeersmanagement**

Motivering

De activiteiten binnen verkeersmanagement worden uitgevoerd om een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer op het hoofdvaarwegennet te realiseren.

Voor de periode 2013–2016 zijn met RWS ten behoeve van het verkeers-management en Beheer en Onderhoud nieuwe prestatieafspraken gemaakt en zijn nieuwe indicatoren opgesteld om beter aan te sluiten op de beleidsdoelen.

Producten

Bij verkeersmanagement gaat het voornamelijk om de volgende activiteiten:
- Verkeersbegeleiding, bediening van objecten en vaarwegmarkering
- Monitoring en informatieverstrekking
- Vergunningverlening en handhaving
- Crisisbeheersing en preventie

Voor de bediening van sluizen en beweegbare bruggen wordt gewerkt aan de invulling van de rijkstaakstelling van 17,5% zoals deze voor alle uitvoerende taken van RWS wordt ingevuld. In bestuurlijk overleg zijn afspraken gemaakt die in 2014 zijn uitgewerkt en, waar nodig, in overleg

met de sector aangepast. Het nieuwe bedienregime is per 1 januari 2015 geldig. Doelstelling is voor alle vaarwegen tot een optimale invulling van de taakstelling te komen. De belangrijkste verbindingen op het internationaal kernnet goederenvervoer en de hoofdvaarwegen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), waarover de grootste volumes worden vervoerd, hebben hierbij prioriteit.

Meetbare gegevens

| Specificatie bedieningsareaal | Eenheid | Begroot 2013 | Begroot 2014 | Realisatie 2014 |
|---|---|---|---|---|
| Begeleide vaarweg in km | km | 594 | 594 | 594 |
| Bediende objecten in aantallen | aantal | 212 | 250 | 251 |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*
Alleen de vaarwegen die vanuit vaste verkeersposten worden begeleid, zijn in het hierboven opgenomen areaal meegeteld. De vaarwegen in beheer bij RWS die met patrouillevaartuigen worden bestreken zijn niet meegerekend. In de begroting 2014 is rekening gehouden met de toename van het aantal bediende objecten doordat de vaarweg Lemmer-Delfzijl is overgedragen aan het Rijk met ingang van 1 januari 2014.

Ook is rekening gehouden met de openstelling van de 2e schutsluis Heumen in het Maas-Waalkanaal en de twee schutsluizen in het Maximakanaal (de omgelegde Zuid Willemsvaart). Bij het sluiscomplex Zeeburg is een schutsluis en een bediende brug gesloopt in 2014. Het verschil tussen de realisatie op 31 december 2014 (251 bediende objecten) en de begroting (250 bediende objecten) is het gevolg van de Noordelijke Schutssluis Terhorn in het Prinses Margrietkanaal, die in gebruik is genomen en nog niet in de begroting was opgenomen.

De indicator passeertijden sluizen is opgenomen in beleidsartikel 18 Scheepvaart en havens in de begroting van Hoofdstuk XII.

**15.02 Beheer, onderhoud en vervanging**

Motivering

Beheer en onderhoud wordt uitgevoerd om het hoofdvaarwegennet in een staat te houden, die noodzakelijk is voor het faciliteren van vlot, veilig, duurzaam en comfortabel vervoer van goederen. Wat betreft de vervanging voert RWS nader onderzoek uit, waarmee steeds concreter wordt, wanneer kunstwerken in aanmerking komen voor vervanging of renovatie en wat de precieze omvang van de problematiek is.

**15.02.01 Beheer en Onderhoud**

Producten

Met het budget voor beheer en onderhoud is het hoofdvaarwegennet en de onmiddellijke omgeving daarvan in 2014 in die staat gehouden om de bedrijfszekerheid voldoende te waarborgen.

Dit heeft plaatsgevonden via preventief beheer en onderhoud. Daarnaast heeft correctief onderhoud plaatsgevonden, wanneer de beheerder geconfronteerd werd met onverwacht functieverlies en aan de gebruiker ongewild minder service kon worden geboden (stremmingen, beperkingen). Zowel het preventief als het correctief onderhoud valt onder Beheer en Onderhoud.

De activiteiten waren erop gericht, om de scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) zo goed mogelijk te faciliteren. Het betrof maatregelen om de breedte en diepte van de vaarweg te handhaven. Daarnaast betrof het maatregelen om de kunstwerken (sluizen en bruggen) en verkeersvoorzieningen te laten functioneren. Om verkeersoverlast tot een minimum te beperken, worden de werkzaamheden goed afgestemd; zowel onderling als met werkzaamheden die voortkomen uit het aanlegprogramma en/of het hoofdwatersysteem.

*Kustwacht*
De Kustwacht Nederland is een organisatie met eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. De directeur Kustwacht maakt jaarlijks een Activiteitenplan en Begroting (APB) en legt dit voor aan de raad voor de kustwacht. De ministerraad stelt het APB vervolgens vast.

De directeur Kustwacht heeft onvoorwaardelijke zeggenschap over vier schepen, die (vrijwel) full time kustwachttaken uitvoeren. Daarnaast heeft de directeur trekkingsrechten voor een aantal dagen per jaar op schepen van de Rijksrederij en schepen, vliegtuigen en helikopters van het Ministerie van Defensie.

De Minister van IenM is als coördinerend Minister voor Noordzeeaangelegenheden verantwoordelijk voor het proces van totstandkoming van geïntegreerd beleid en het activiteitenplan en de begroting voor de Noordzee.

*Overdracht Brokx-Nat*
De nog over te dragen vaarwegen in het kader van Brokx-nat zijn in beeld gebracht in een eindbalans, op basis waarvan de Tweede Kamer in 2002 is geïnformeerd (Kamerstukken II, 2002/03, 28 600 XII, nr. 17). Nog slechts enkele kleinschalige verplichtingen resteren, die op dit artikel worden geboekt.

*Fries-Groningse kanalen*
De hieraan gerelateerde uitgaven hebben betrekking op de Rijksbijdrage aan de provincies Groningen en Friesland voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen. De Rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant, dat gesloten is met de provincies Friesland en Groningen. Eind 2011 is een nieuw convenant gesloten, waarmee de verantwoordelijkheid voor de zogeheten zijtakken volledig bij de provincie is komen te liggen. Het beheer en eigendom van de hoofdvaarweg is op 1 januari 2014 overgegaan naar het Rijk.

Beheer en onderhoud kent het volgende areaal:

Meetbare gegegens

| Areaal | Eenheid | Begroot 2013 | Begroot 2014 | Realisatie 2014 |
|---|---|---|---|---|
| Vaarwegen | km | 7.609 | 7.005 | 6.975 |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*
Het areaal bestaat enerzijds uit de hoofdtransportassen (HTA), hoofdvaarwegen (HVW) en overige vaarwegen (OVW), die voor de binnenvaart in beheer zijn bij RWS en die in totaal 3.462 kilometer meten en anderzijds

het aantal kilometer zeevaartweg van in totaal 3.513 kilometer. Hierin is meegenomen dat dit areaal is gewijzigd door het in gebruik nemen van het nieuwe verkeersscheidingsstelsel op de Noordzee en voor de binnenvaart overdracht van vaarweg Lemmer naar Delfzijl. Ook is meegenomen een verhoging van de lengte vaarweg door het openstellen van het Maximakanaal. Het beheer van de Zuid-Willemsvaart zelf wordt pas in 2015 overgedragen.

Ten opzichte van de begroting 2014 is er sprake van een afname van 30 kilometer. Dit is het gevolg van de verandering van lengten als gevolg van wijzigingen in de vaargeulen Westerschelde, Waddenzee en de Tweede Maasvlakte.

**Indicatoren Beheer en Onderhoud**

| Indicator | streefwaarde 2014 | Streefwaarde 2014 uren gestremd | Realisatie 2014 (%) | Gerealiseerd 2014 uren gestremd |
|---|---|---|---|---|
| Technische Beschikbaarheid (1) (gehele areaal) | 99,0% | n.v.t. | 99,3% | 4.165 |
| Hoofdtransportas | 99,6% | n.v.t. | 99,4% | 596 |
| Hoofdvaarweg | 98,5% | n.v.t. | 99,0% | 2456 |
| Overige vaarweg | 99,4% | n.v.t. | 99,5% | 1113 |
| Geplande stremmingen (2) (gehele areaal) | 0,8% | 3.365 | 0,2% | 1.310 |
| Hoofdtransportas | 0,3% | 236 | 0,1% | 102 |
| Hoofdvaarweg | 1,4% | 2.709 | 0,2% | 507 |
| Overige vaarwel | 0,3% | 420 | 0,3% | 700 |
| Ongeplande stremmingen (3) (gehele areaal) | 0,2% | 711 | 0,5% | 2.864 |
| Hoofdtransportas | 0,10% | 80 | 0,5% | 495 |
| Hoofdvaarweg | 0,10% | 146 | 0,8% | 1.955 |
| Overige vaarwegen | 0,40% | 485 | 0,2% | 413 |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*

Ad 1) De technische beschikbaarheid geeft aan in welke mate het vaarwegennet beschikbaar is voor veilig gebruik. De verschillen tussen de streefwaarde en de realisatie zijn beperkt.
De geplande en ongeplande stremmingen geven een beeld van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de sluizen en bruggen op deze vaarwegen. De percentages zijn berekend door de stremmingen af te zetten tegen de totale bedientijd van deze objecten.

Ad 2) Voor de geplande stremmingen ligt de gerealiseerde score voor het gehele areaal aanzienlijk lager en dus gunstiger dan de streefwaarde.

Ad 3) De ongeplande stremmingen voor het gehele areaal zijn met 0,5% aanzienlijk ongunstiger dan gepland. Belangrijkste redenen zijn problemen in de eerste maanden van het jaar bij de Volkerakbrug (hoofdtransportas) veroorzaakt door problemen met de voorsignalering op de A29 en bij de Oranjesluizen (hoofdvaarweg) waar ernstige problemen met het besturingssysteem zijn opgetreden. Beide problemen zijn al in de eerste helft van 2014 verholpen.
Op basis van proefmetingen zijn de nieuwe streefwaarden 2014 vastgesteld. Gedurende de komende jaren zullen de daadwerkelijke prestaties worden gemonitord en worden vastgesteld of een bijstelling van de prestatieafspraken nodig is.

## 15.02.04 Vervanging

De veiligheid en de beschikbaarheid van het hoofdvaarwegennet moeten in stand worden gehouden tegen de achtergrond van een beperkte technische levensduur van kunstwerken. Het einde van de levensduur kan ontstaan door de ouderdom van het kunstwerk of door intensiever gebruik dan bij het ontwerp is voorzien. Door de intensieve aanleg in de eerste helft en voornamelijk ook vanaf de jaren «60 van de vorige eeuw valt te verwachten dat deze problematiek geleidelijk toeneemt.

Vervangingen en renovaties van kunstwerken worden ondergebracht binnen het programma Vervanging en Renovatie. De scope van het programma omvat alle kunstwerken waar zich binnen de duur van het programma een levensduurproblematiek voordoet met mogelijke ernstige gevolgen voor de veiligheid en beschikbaarheid van het hoofdwegennet. De projecten in het Programma verlengen de levensduur van de kunstwerken zodat de veiligheid en de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur in stand wordt gehouden. Het resterende deel van het Plan van Aanpak Beheer en Onderhoud (Impuls) en het programma NOMO achterstallig onderhoud vaarwegen (NOMO AOV) is in het programma vervangingen en renovaties opgenomen en onderdeel van onderstaande tabel met een overzicht van objecten die worden aangepakt.

Meetbare gegegens

| Vaarweg | Objecten/maatregel | Uitvoeringsperiode Begroting 2014 | Uitvoeringsperiode Ultimo 2014 |
|---|---|---|---|
| Rotterdam-België/ Zeeland | IMPULS: Rotterdam-België/ Zeeland: renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren (impuls) | 2013 | 2013 (1) |
| Utrecht | IMPULS/NOMO AOV: Renovatie stalen boogbruggen Amsterdam-Rijnkanaal | 2016 | 2016 |
| Zeeland | NOMO AOV: Onderhoud damwanden en vaarwegen Zeeland | 2017 | 2017 |
| Amsterdam-Rijnkanaal | NOMO AOV: Oevers Amsterdam-Rijnkanaal (damwanden en meerplaatsen) | 2016 | 2016 |
| Noordzeekanaal | NOMO AOV: Renovatie Havenhoofden IJmuiden | 2015 | 2014 (2) |
| Diverse | NOMO AOV: Achterstallig basisonderhoud diverse regio's | 2016 | 2016 |
| Brabantse kanalen | NOMO AOV: Onderhoud oevers en bodems Brabantse kanalen | 2015 | 2015 |
| Zuid-Holland | NOMO AOV: Onderhoud Oevers en bodems vaarwegen Zuid Holland | 2016 | 2016 |
| Limburg en IJsselmeergebied | NOMO AOV: Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied | 2014 | 2016 (3) |
| Maasroute | NOMO AOV: Onderhoud Oevers en bodems Maasroute | 2016 | 2016 |
| Noord-Holland | NOMO AOV: Aanpassing bodembescherming, sluizen en bruggen en overige kunstwerken i.v.m. hogere belasting Noord-Holland | 2016 | 2016 |
| Oost-Nederland | NOMO AOV: Onderhoud vaargeulen NederRijn, IJssel, Twentekanalen/Meppelerdiep en Zwarte Water | 2016 | 2016 |
| IJsselmeergebied | V&R: Nijkerkerbrug | 2015 | 2017 (4) |
| Noord-Brabant | V&R: Wilhelminakanaal/Dr. Deelenbrug | 2015 | 2015 |
| Utrecht | V&R: RINK-maatregelen Utrecht | 2016 | 2016 |
| Limburg | V&R: RINK-maatregelen Limburg | 2016 | 2016 |
| Noordzee | V&R: Berging Baltic Ace | 2015 | 2015 |
| Zeeland | V&R: RINK-maatregelen Zeeland | 2016 | 2016 |

*Bron: Rijkswaterstaat*

*Toelichting*
Ad 1) IMPULS Rotterdam-België/ Zeeland, renovatie o.a. Volkeraksluizen en baggeren (impuls): Oplevering in 2013 is exclusief MOBZ dat in 2019 volgt.

Ad 2) NOMO AOV/Renovatie Havenhoofden IJmuiden: Het project is, eerder dan voorzien (2015), opgeleverd in 2014. Met beperkte maatregelen kon de levensduur aanzienlijk worden verlengd, tot na 2020. Het resterende budget is na 2020 gereserveerd voor de uiteindelijke grootschalige renovatie.

Ad 3) NOMO AOV/Renovatie kunstwerken Limburg en IJsselmeergebied: Een aantal maatregelen in Limburg wordt uitgevoerd door de onderhoudsaannemer, die hiervoor tot 2016 de tijd heeft gekregen. Zo wordt synergie in de uitvoering gecreëerd door op een gunstig moment de renovatie te combineren met geplande onderhoudswerkzaamheden.

Ad 4) V&R Nijkerkerbrug: Noodzakelijke renovatiemaatregelen m.b.t. de Nijkerkerbrug blijken omvangrijker dan gepland. Daarom is besloten tot vervanging van de brug (exclusief beweegbaar deel). Ook wordt op een innovatieve manier aanbesteed en de werkwijze hiervoor wordt momenteel ingericht. De vervanging schuift twee jaar naar achteren.

### 15.03 Aanleg

Motivering

Onder dit programma vallen alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de aanleg- en planuitwerking activiteiten bij het hoofdvaarwegen netwerk.

#### 15.03.01 Realisatie

Producten

*Mijlpalen Realisatieprojecten*
In 2014 zijn de volgende mijlpalen gerealiseerd:

| Mijlpaal | Project |
|---|---|
| Oplevering | – Walradar Noordzeekanaal<br>– Verdieping vaarweg Kornwerderzand-Harlingen (Boontjes)<br>– Julianasluis Gouda<br>– diverse projecten in het kader van Quick-wins regeling Binnenhavens<br>– diverse projecten in het kader van de ZIP-regeling (Zeehaven Innovatie Project voor duurzaamheid) |
| Start realisatie | – Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl<br>– Capaciteitsuitbreiding twee kegelligplaatsen Nieuwegein |

*Toelichting*

1 De oplevering van het project Dynamisch Verkeersmanagement zou volgens de begroting in 2014 moeten plaatsvinden, maar is in 2014 niet geheel gerealiseerd. Wel grotendeels. Het programma bestaat uit drie sporen. Bij spoor één is een belangrijk deel van de geplande ICT projecten opgeleverd. Bij spoor twee zijn de bedrijfsinitiatieven afgerond, enkele projecten worden samen met het bedrijfsleven en overheidspartners opgepakt en lopen in afstemming met hen nog zeker door tot in 2015. Bij spoor drie zijn de eindresultaten van het onderzoeksprogramma opgeleverd. Wat rest is de evaluatie van het totale programma, die begin 2015 zal worden afgerond.

2 De oplevering van de Julianasluis Gouda door de provincie Zuid-Holland is medio 2014 gerealiseerd.

3 De start realisatie van het project Lichteren buitenhavens IJmuiden schuift door naar 2015 vanwege vertraging in de planning (procedure Raad van State).

4 De start van de realisatie van de Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde is, als gevolg van het later vaststellen van het bestemmingsplan, vertraagd. De scope is ook gewijzigd, waardoor de voorsluis van de

bestaande sluiskolk behouden blijft en de drempel van de nieuwe sluiskolk wordt verlaagd in verband met te verwachten waterstanden.

5 De start van de Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl stond niet in de begroting 2014 als mijlpaal opgenomen. Dit project is in 2014 versneld overgegaan naar de realisatiefase door aanwending van budget uit het Amendement Ligplaatsen (nr. 10, kst. 33 000 A, vergaderjaar 2011–2012) en is ook opgeleverd.

6 De start van de Capaciteitsuitbreiding twee kegelligplaatsen Nieuwegein stond niet in de begroting 2014. Deze ligplaatsen zijn aangelegd als invulling van het amendement Dijkgraaf/de Rouwe uit november 2011 (nr. 10, kst. 33 000 A, vergaderjaar 2011–2012).

**Projectoverzicht Hoofdvaarwegennet (15.03.01) (bedragen x € 1 mln)**

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **Projecten Nationaal** | | | | | | |
| Quick Wins Binnenhavens | 5 | 1 | – 4 | 2009–2015 | 2009–2015 | 1 |
| Dynamisch verkeersmanagement | 15 | 15 | 0 | 2014 | 2014 | |
| Subsidieprogr. Zeehaveninnovatieproj. voor Duurzaamheid (ZIP) | 1 | 0 | – 1 | 2014 | 2014 | 2 |
| Walradarsystemen | 3 | 2 | – 1 | divers | divers | 3 |
| Beter Benutten | 7 | 8 | 1 | | | |
| **Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** | | | | | | |
| Amsterdam – Rijnkanaal, verwijderen keersluis Zeeburg | 5 | 6 | 1 | 2015 | 2015 | |
| De Zaan (Wilhelminasluis) | 3 | 0 | – 3 | 2015 | 2015 | 4 |
| Walradar Noordzeekanaal | 1 | | – 1 | 2014 | 2014 | 5 |
| Lekkanaal, verbreding kanaalzijde en uitbreiding ligplaatsen | | 0 | 0 | 2016 | 2016 | |
| **Projecten Zuidvleugel** | | | 0 | | | |
| Verbreding Maasgeul | | | 0 | – | | |
| **Projecten Brabant** | | | | | | |
| Wilhelminakanaal Tilburg | 21 | 26 | 5 | 2016 | 2016 | 6 |
| Zuid-Willemsvaart; aanleg Maximakanaal en opwaardering tot Veghel | 95 | 89 | – 6 | 2015 | 2015 | 7 |
| Zuid-Willemsvaart; vervanging sluizen 4,5 en 6 | | | 0 | – | – | |
| **Projecten Zuidwestelijke Delta** | | | | | | |
| Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Rijn Scheldeverbinding | | 0 | 0 | | 2015 | |
| **Projecten Limburg** | | | | | | |
| Bouw 4e sluiskolk Ternaaien | | 0 | 0 | 2015 | 2015 | |
| Maasroute, modernisering fase 2 | 67 | 57 | – 10 | 2018 | 2018 | 8 |
| **Projecten Oost Nederland** | | | | | | |
| Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) | | | | | | |
| Vaarweg Meppel-Ramspol (keersluis Zwartsluis) | 10 | 14 | 4 | 2016 | 2017 | 9 |
| **Projecten Noord-Nederland** | | | | | | |
| Vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 1; verbetering tot klasse Va | 38 | 34 | – 4 | 2017 | 2017 | 10 |
| Verdieping vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (Boontjes) | 0 | | 0 | 2013 | 2013 | |
| **Overige projecten** | | | | | | |
| Amendement ligplaatsen | | 2 | 2 | divers | divers | 11 |
| Kleine/afgeronde projecten | | 0 | 0 | nvt | nvt | |
| Afronding | | 1 | 1 | | | |
| **Totaal uitvoeringsprogramma** | **272** | **255** | **– 16** | | | |
| Realisatieuitgaven op IF 15.03.01 mbt planuitwerkingsprojecten | 5 | 9 | 4 | | | 12 |
| **Programma Realisatie (IF 15.03.01)** | **276** | **264** | **– 12** | | | |

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig |
| **Begroting Realisatie (IF 15.03.01)** | **234** | **264** | **30** | | |
| **Overprogrammering (-)** | **– 42** | **0** | **42** | | 13 |

*Toelichting*
Ad 1) De lagere realisatie wordt veroorzaakt doordat bij verschillende regionale binnenhavenprojecten de planning is uitgelopen en bij andere projecten de scope is verkleind of aangepast.

Ad 2) Binnen dit programma heeft een aantal verwachte subsidievaststellingen in 2014 nog niet plaatsgevonden.

Ad 3) De lagere realisatie wordt met name verklaard doordat de gunning van het zogenaamde Torencontract vertraging heeft opgelopen. De instemming van Vlaanderen ten behoeve van de gunning nam meer tijd in beslag dan voorzien.

Ad 4) Bij het provinciale project De Zaan (Wilhelminasluis) is meer tijd nodig voor het ontwerp van de sluiskolk vanwege de complexiteit van de kadeconstructie grenzend aan het Zaangemaal. Vaststelling van de rijksbijdrage kan dus pas na 2014 plaatsvinden.

Ad 5) De start van de verbouw en inrichting van de verkeerspost Schellingwoude is vertraagd waardoor geplande werkzaamheden doorschuiven.

Ad 6) De hogere uitgaven zijn het gevolg van aanpassing aan de planning/ termijnstaat van de opdrachtnemer.

Ad 7 De lagere uitgaven zijn het gevolg van een bijgestelde uitvoeringsplanning.

Ad 8) De lagere uitgaven worden veroorzaakt doordat risico's in 2014 niet zijn opgetreden. Hierdoor schuift de risicoreservering van 2014 naar 2015. Daarnaast is de uitvoeringsplanning aangepast.

Ad 9) Bij de start van de uitvoering is er asbest geconstateerd. Door het noodzakelijk uit te voeren onderzoek en het inpassen van de verwijdering van de asbest is de openstelling van het project vertraagd naar 2017.

Ad 10) Binnen het project heeft in 2013 een versnelling plaatsgevonden van de uitvoering van brug Burgum en de bochtafsnijding. Hiervoor is ongeveer € 4 miljoen vanuit 2014 naar 2013 geschoven.

Ad 11) De projecten Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Rijnkanaal Zuid en Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Lemmer-Delfzijl zijn overgegaan naar de realisatiefase door aanwending van budget uit het Amendement Ligplaatsen (Kamerstukken II, 2011/12, 33 000 A, nr. 10).

Ad 12) Ten opzichte van de begroting zijn meer uitgaven met betrekking tot de voorbereiding van de realisatie gerealiseerd. Het gaat met name om voorbereidingskosten bij de projecten Zeetoegang IJmond en het project Lekkanaal/derde kolk Beatrixsluis.

Ad 13) Het in de begroting veronderstelde saldo aan autonome vertragingen heeft zich niet in die mate voorgedaan. Daardoor is sprake van een hogere realisatie op dit budget dan bij begroting 2014 ingeschat.

### 15.03.02 Verkenningen en planuitwerkingen

| Projectoverzicht bij 15.03.02 Verkenningen en Planuitwerkingen | | | |
|---|---|---|---|
| | Planning | | |
| | PB of TB | | |
| Projectomschrijving | Begroting 2014 | Realisatie 2014 | |
| **Verplicht** | | | |
| **Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** | | | |
| Lekkanaal/3e kolk Beatrixsluis | 2014 | 2014 | |
| **Projecten Noord-Nederland** | | | |
| Vaarweg Lemmer-Delfzijl fase 2 | 2014 | 2015 | 1 |
| Verruiming vaarweg Eemshaven-Noordzee | 2014 | 2014 | |
| **Gebonden** | | | |
| **Projecten Noord-Holland, Utrecht en Flevoland** | | | |
| Lichteren buitenhaven IJmuiden | 2014 | 2015 | 2 |
| **Projecten Oost-Nederland** | | | |
| Capaciteitsuitbreiding sluis Eefde | 2014 | 2015 | 3 |

*Toelichting*
Ad 1) De planuitwerkingen van de bruggen Kootstertille, Schuilenburg en Paddepoelsterbrug zijn afgerond. De planuitwerking van de Gerrit Krolbrug is naar verwachting medio 2015 gereed.

Ad 2) De afronding van de planuitwerking voor Lichteren IJmuiden loopt uit door de procedure bij de Raad van State.

Ad 3) De planuitwerking van sluis Eefde is vertraagd door de latere vaststelling van het bestemmingsplan.

### 15.04 Geïntegreerde contractvormen

Motivering

Bij infrastructuurprojecten waar sprake is van PPS hanteert RWS de contractvorm DBFM (Design, Build, Finance en Maintain), waarbij de overheid pas na oplevering betaalt voor een dienst (beschikbaarheid) in plaats van mijlpalen voor een product tijdens de bouwfase. DBFM garandeert een efficiënte en effectieve beschikbaarheid van de noodzakelijke capaciteit om, rekening houdend met de aspecten van veiligheid en leefomgeving, een betrouwbaar netwerk te realiseren. In bijlage 3 van de nota Prioritering Investeringen Mobiliteit en Water is een lijst van in totaal 32 potentiële DBFM-projecten opgenomen. In de Voortgangsrapportage DBFM(O) wordt hierover periodiek gerapporteerd.

In 2014 hebben nog geen DBFM betalingen op het hoofdvaarwegennet plaatsgevonden. Het contract voor de keersluis Limmel is, als eerste uit het DBFM Sluizenprogramma, begin 2015 gesloten. De aanbestedingen van de Zeetoegang IJmond en de 3e Kolk Beatrixsluis zijn in volle gang.

Later volgt nog de Sluis bij Eefde. De meerjarige vergoedingen bij deze projecten worden pas betaald ten laste van dit begrotingsartikel nadat de afgesproken prestaties zijn geleverd.

**15.06 Netwerkgebonden kosten HVWN**

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de aan het netwerk te relateren apparaatskosten van RWS en de overige netwerkgebonden kosten verantwoord. Dit artikelonderdeel is in de Voorjaarsnota 2011 ingesteld als gevolg van de herstructurering van de bekostiging van RWS per 1 januari 2011. De Tweede Kamer is op 10 januari 2011 en 3 maart 2011 over de herstructurering van de bekostiging nader geïnformeerd (Kamerstukken II, 30 119, nrs. 4 en 5).

**15.07 Investeringsruimte**

Motivering

Op dit artikelonderdeel wordt de voor dit artikel beschikbare investeringsruimte verantwoord.

Zie toelichting bij Ad 7) op pagina 46.

## Artikel 17 Megaprojecten Verkeer en Vervoer

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Onder dit artikel vallen de megaprojecten Verkeer en Vervoer:

- Westerscheldetunnel
- Betuweroute
- Hogesnelheidslijn-Zuid
- ERTMS

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

| 17. Megaprojecten verkeer en vervoer | | | | | Realisatie | Begroting | Verschil | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | 2014 | |
| **Verplichtingen** | **41.807** | **61.057** | **22.247** | **14.159** | **5.505** | **0** | **5.505** | 1 |
| **Uitgaven** | **119.502** | **72.348** | **463.739** | **14.761** | **8.473** | **24.368** | **– 15.895** | |
| **17.01 Westerscheldetunnel** | **435** | **53** | **290** | **183** | **182** | **0** | **182** | 2 |
| **17.02 Betuweroute** | **31.831** | **4.105** | **9.147** | **6.044** | **1.709** | **6.114** | **– 4.405** | 3 |
| **17.03 Hoge snelheidslijn** | **53.577** | **67.313** | **16.329** | **4.345** | **751** | **159** | **592** | |
| 17.03.01 Realisatie HSL-zuid | 53.577 | 67.313 | 16.329 | 4.345 | 751 | 159 | 592 | 4 |
| **17.06 Project Mainportontwikkeling R'dam** | **14.206** | **445.834** | **437.973** | **4.189** | **2.993** | **18.095** | **– 15.102** | 5 |
| **17.07 ERTMS Landelijke invoer** | | | | | **2.838** | **0** | **2.838** | |
| 17.07.02 Verk. en planuitw.progr. ERTMS Landelijke invoer | | | | | 2.838 | 0 | 2.838 | 6 |
| **17.09 Ontvangsten** | **5.286** | **4.090** | **1.901** | **2.346** | **9.719** | **0** | **9.719** | |

Megaprojecten betreffen projecten die door de Tweede Kamer zijn aangewezen als Groot Project. Dit productartikel is gerelateerd aan de beleidsartikelen 16 Spoor en 18 Scheepvaart en havens in het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

*Toelichting*
Ad 1 t/m 6) Voor een toelichting op de artikelonderdelen wordt verwezen naar de specifieke toelichtingen (per project) bij deze artikelen.

### 17.01 Westerscheldetunnel

Producten

De hogere realisatie wordt veroorzaakt door uitgaven ten behoeve van Planschade en taxatiekosten naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State.

### 17.02 Betuweroute

Producten

**Projectoverzicht Betuweroute (17.02) (bedragen x € 1.000)**

| | Realisatie 2014 | Begroting 2014 | Afwijking |
|---|---|---|---|
| Nazorgbeschikking Betuweroute | 1.709 | 6.114 | – 4.405 |
| **Totaal Betuweroute 17.02** | **1.709** | **6.114** | **– 4.405** |

*Toelichting*
De realisatie valt € 4 miljoen lager uit dan begroot. Met name de restwerkzaamheden in het kader van herverdeling van gronden en bodemsanering schuiven door naar achteren. Daarnaast hoefde er in 2014 geen beroep te worden gedaan op de post onvoorzien.

### 17.03 Hogesnelheidslijn

Producten

| Projectoverzicht HSL (17.03) (bedragen x € 1.000) | Realisatie 2014 | Begroting 2014 | Afwijking |
|---|---|---|---|
| Afwikkeling infrastructurele zaken | 350 | 0 | 350 |
| Afwikkeling schadevergoedingen | 215 | 159 | 56 |
| Afwikkeling grondzaken | 152 | 0 | 152 |
| Overige projectkosten | 33 | 0 | 33 |
| **Totaal HSL-Zuid 17.03** | **750** | **159** | **591** |

*Toelichting*
Aan het HSL-budget is in 2014 € 10,5 miljoen aan ontvangsten toegevoegd. Het betreft hier voornamelijk ontvangen afkoopsommen van aannemers (in verband met niet uitgevoerd herstelwerk). Daarnaast betreft het enkele BTW-afrekeningen en opbrengsten uit grondverkopen. Hiervan is vervolgens € 10 miljoen overgeheveld naar de budgetten op artikel 13 omdat de daarmee samenhangende uit te voeren restwerkzaamheden door ProRail en Infraspeed worden uitgevoerd. De resterende € 0,5 miljoen heeft betrekking de overige uitgaven in het kader van de restwerkzaamheden HSL-Zuid. Over de realisatie van de uitgaven in 2014 (en de stand van de budgetten per eind 2014) wordt de Tweede Kamer ook geïnformeerd via de separate Voortgangsrapportage HSL-Zuid nummer 36.

### 17.06 Project Mainportontwikkeling Rotterdam

Producten

Projectoverzicht PMR (17.06) (bedragen x € 1 mln)

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **Project Mainportontwikkeling Rotterdam** | | | | | | |
| Uitvoeringsorganisatie | 1 | 0 | – 1 | pm | pm | |
| 750 ha | | 0 | 0 | pm | pm | |
| Groene verbinding | | 0 | 0 | 2011 | 2011 | |
| Bestaand Rotterdams Gebied (BRG) | | 0 | 0 | 2021 | 2021 | |
| **Landaanwinning** | | | | | | |
| Voorfinanciering FES monitoringsprogramma | | 0 | 0 | 2007 | 2007 | |
| Voorfinanciering FES natuurcompensatie | 5 | 3 | – 2 | pm | pm | |
| Landaanwinning | | 0 | 0 | 2013 | 2013 | 1 |
| BTW Buitencontour | | 0 | 0 | 2013 | 2013 | |
| Onvoorzien | 12 | 0 | – 12 | pm | pm | 2 |
| Afrondingsverschillen | | 0 | 0 | | | |
| **Programma** | **18** | **3** | **– 15** | | | |
| **Totaal PMR 17.06** | **18** | **3** | **– 15** | | | |

*Toelichting*
Ad1) Door lagere uitgaven voor de monitoring en nadeelcompensatie van de natuurcompensatie is niet het volledige beschikbare budget in 2014 besteed. Het in 2014 onbestede begrotingsbedrag schuift door naar 2015.

Ad2) Gedurende het jaar 2014 heeft een heroriëntatie op de verwachte onvoorziene uitgaven plaatsgevonden. Een groot deel van de middelen zijn als gevolg daarvan naar latere jaren doorgeschoven.

### 17.07 ERTMS Landelijke invoer

Op 11 april 2014 heeft het kabinet de voorkeursbeslissing ERTMS genomen voor de invoering van ERTMS in Nederland. In de begroting 2014 waren deze uitgaven nog geraamd op IF 13.03.04. ERTMS is door de Tweede Kamer aan gemerkt als «Groot Project». Om die reden zijn bij Voorjaarsnota 2015 de beschikbare gelden voor ERTMS overgeboekt van IF 13 naar IF 17.

### 17.09 Ontvangsten

Producten

| **Bedragen x € 1.000** | | | |
|---|---|---|---|
| | Realisatie 2014 | Begroting 2014 | Verschil |
| HSL-Zuid | 7.403 | 0 | 7.403 |
| Project Mainport Rotterdam | 2.316 | 0 | 2.316 |
| **Totaal ontvangsten grote projecten** | **9.719** | **0** | **9.719** |

*Toelichting*
De realisatie van HSL-Zuid valt € 7 miljoen hoger uit dan begroot als gevolg van ontvangen afkoopsommen van aannemers in verband met niet uitgevoerd herstelwerk en uit hoofde van opbrengsten grondverkopen. Zie ook de toelichting bij artikel 17.03. Over de realisatie van de ontvangsten in 2014 wordt de Tweede Kamer ook geïnformeerd via de separate Voortgangsrapportage HSL-Zuid nummer 36.

De ontvangsten bij Project Mainport Rotterdam betreft een bijdrage van het Havenbedrijf Rotterdam binnen het programma Natuurcompensatie.

## Artikel 18 Overige uitgaven

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Dit artikel bevat een aantal uiteenlopende onderwerpen.

De doelstellingen van het Intermodaal Vervoer zijn opgenomen in artikel 18 Scheepvaart en havens van het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

| 18 Overige uitgaven en ontvangsten | | | | | Realisatie | Begroting | Verschil | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | 2014 | |
| **Verplichtingen** | **37.159** | **299.446** | **291.863** | **279.524** | **219.465** | **228.916** | **– 9.451** | |
| **Uitgaven** | **633.231** | **406.395** | **292.612** | **287.566** | **231.754** | **235.032** | **– 3.278** | |
| **18.01 Saldo van de afgesloten rekeningen** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **18.02 Beter Benutten** | | | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **18.03 Intermodaal vervoer** | **1.233** | **122** | **2.312** | **795** | **1.437** | **5.965** | **– 4.528** | 1 |
| **18.04 Gebiedsgerichte aanpak (UPR)** | **1.468** | **826** | **3.162** | **843** | **118** | **0** | **118** | 2 |
| **18.05 Railinfrabeheer** | **624.029** | **120.527** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **18.06 Externe veiligheid** | **0** | **6** | **1.058** | **104** | **186** | **2.526** | **– 2.340** | 3 |
| **18.07 Mobiliteitsonafhankelijke kennis en expert.** | **6.501** | **0** | **0** | **0** | **0** | **42** | **– 42** | |
| 18.07.01 Natl.basisinfo. voorziening en ov.uitgaven | 6.501 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 | – 42 | |
| 18.07.02 Subsidies algemeen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| **18.08 Netwerkoverstijgende kosten** | | **284.914** | **286.080** | **285.824** | **230.013** | **226.499** | **3.514** | |
| 18.08.01 Apparaatskosten RWS | | 222.124 | 225.938 | 218.425 | 205.329 | 203.945 | 1.384 | |
| 18.08.02 Overige netwerkoverstijgende kosten | | 62.790 | 60.142 | 67.399 | 24.684 | 22.554 | 2.130 | |
| **18.11 Investeringsruimte** | | | | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| 18.11.01 Programmaruimte | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 18.11.02 Beleidsruimte | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| **18.12 Nader toe te wijzen BenO en Vervanging** | | | | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| 18.12.01 Beheer en onderhoud | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 18.12.02 Vervanging | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| **18.13 Tol gefinancierde uitgaven** | | | | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| **18.09 Ontvangsten** | **624.030** | **120.527** | | **0** | **0** | **0** | **0** | |
| 18.09.01 Ontvangsten | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 18.09.02 Tolopgave | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| **18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen** | **372.259** | **354.762** | **103.188** | **147.319** | **– 12.260** | **0** | **– 12.260** | 4 |

*Toelichting*
Ad 1) Voor een toelichting wordt verwezen naar het projectoverzicht Intermodaal vervoer (18.03).

Ad 2) De hogere uitgaven worden veroorzaakt door het uitvoeren van (incidentele) onderzoeken.

Ad 3) De lagere uitgaven worden veroorzaakt door de vertraging bij de invoering van de Wet Basisnet, waardoor RWS niet het oorspronkelijke opkoopprogramma (woningen) heeft kunnen uitvoeren.

Ad 4) De begroting van het Infrastructuurfonds vertoont over het jaar 2013 een nadelig saldo van circa € 12,3 miljoen. Dit saldo wordt gevormd door de saldering van de in dat jaar gerealiseerde uitgaven en ontvangsten op het fonds. Het nadelig saldo (circa € 12,3 miljoen) is ten laste van ontvangstenartikel 18.10 (Saldo van de afgesloten rekeningen) gebracht.

### 18.03 Intermodaal vervoer

Producten

**Projectoverzicht Intermodaal Vervoer (18.03) (bedragen x € 1 mln)**

| | Kasbudget 2014 | | | Oplevering | | Toelichting |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Begroting 2014 | Realisatie | Verschil | Begroting 2014 | Huidig | |
| **Multi- en modaalvervoer** | | | | | | |
| Container Transferium Alblasserdam | 4 | 1 | – 3 | 2014 | 2015 | 1 |
| RSC Maasvlakte | 2 | 1 | – 1 | | 2014 | 2 |
| Afronding | | – 1 | – 1 | | | |
| **Programma** | **6** | **1** | **– 5** | | | |
| **Begroting (IF 18.03)** | **6** | **1** | **– 5** | | | |

*Toelichting*
Ad 1) Als gevolg van een aangepaste terminal lay-out zijn de taakstellende bijdragen van Rijk en provincie Zuid-Holland gereduceerd. Omdat het initiële bedrag (€ 6 miljoen) is gefinancierd uit artikel 15 Hoofdvaarwegennet is de vrijval van € 2 miljoen aan de investeringsruimte Hoofdvaarwegennet toegevoegd. Daarnaast is € 1 miljoen doorgeschoven naar 2015 in verband met de eindafrekening van het project, welke in 2015 plaatsvindt.

Ad 2) De uitgaven voor de tijdelijke subsidieregeling bundeling goederenstromen voor vervoer op het spoor zijn lager uitgevallen dan begroot. Dit in verband met achterblijvende (gehonoreerde) aanvragen voor deze subsidieregeling.

### 18.08 Netwerkoverstijgende kosten

Motivering

Op dit artikelonderdeel worden de netwerkoverstijgende apparaatskosten van RWS verantwoord. Het gaat hierbij om zowel de kosten die met de overhead van RWS gemoeid zijn als bepaalde onderdelen van Landelijke taken die een netwerk overstijgend karakter kennen. Deze kosten hebben niet alleen betrekking op de activiteiten die verricht worden voor het Infrastructuurfonds, maar hebben tevens betrekking op de activiteiten voor het Deltafonds.

## Artikel 19 Bijdragen andere begrotingen Rijk

Omschrijving van de samenhang met het beleid

Op dit artikel worden de ontvangen bijdragen verantwoord die ten laste van de begroting Hoofdstuk XII komen. De doelstellingen van het onderliggende beleid zijn terug te vinden in het jaarverslag Hoofdstuk XII 2014.

Het productartikel is gerelateerd aan artikel 26 Bijdrage Investeringsfondsen van het jaarverslag van Hoofdstuk XII.

**Overzicht van budgettaire gevolgen van uitvoering (x € 1.000)**

| 19. Bijdragen andere begrotingen Rijk | | | | | Realisatie | Begroting | Verschil |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014 | 2014 |
| **Ontvangsten** | **7.790.588** | **7.682.832** | **7.163.030** | **5.722.871** | **5.834.916** | **6.363.354** | **– 528.438** |
| **19.09 Ten laste van begroting IenM** | **6.430.684** | **7.682.832** | **7.163.030** | **5.722.871** | **5.834.916** | **6.363.354** | **– 528.438** |
| **19.10 Ten laste van het FES** | **1.359.904** | **0** | **0** | | | | |

*Toelichting*

Ad 1) Het verschil tussen de begroting en de realisatie is het gevolg van een groot aantal mutaties die in het verslagjaar op de in de oorspronkelijke begroting opgenomen raming zijn aangebracht. De belangrijkste wijzigingen hebben betrekking op de hieronder vermelde oorzaken. Een volledig inzicht is verstrekt in de verschillende suppletoire begrotingen over 2014.

- Verwerking van de generale kasschuif (€ 250 miljoen uit 2014 naar 2016 en 2017)
- Overboekingen van IF artikel 12 Hoofdwegennet en artikel 13 Spoorwegen naar de Brede Doeluitkering op de begroting van Hoofdstuk XII voor Beter Benutten (waaronder Decentraal Spoor), ZuidasDok, N23 en Actieplan Groei op het Spoor (€ 166 miljoen):
- Divsere overboekingen vanuit het IF artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur naar de begroting van Hoofdstuk XII (€ 101 miljoen):
  - Een betaling aan de Waddenveren
  - Voor het project FlorijnAs, een concreet project binnen het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, vervult de gemeente Assen de rol van contracterende partij. Om deze rol te kunnen vervullen heeft IenM, in lijn met 2010, 2011 en 2012, delen van het taakstellende budget in het Gemeentefonds gestort.
  - Het regiodeel van het Ruimtelijk Economisch Programma, onderdeel binnen het RSP, is indertijd geparkeerd op de begroting van IenM. IenM heeft, in lijn met 2010, 2011 en 2012, delen van dit budget in het Provinciefonds gestort.

## 5. BEDRIJFSVOERINGSPARAGRAAF 2014 INFRASTRUCTUURFONDS

*Rechtmatigheid*
Uit de controlebevindingen van de Auditdienst Rijk (ADR) is naar voren gekomen dat bij de financiële verantwoording van het Infrastructuurfonds over 2014 geen sprake is van overschrijding van de rapporteringstoleranties (1% voor onjuistheden en 3% voor onzekerheden).

*Totstandkoming beleidsinformatie*
De indicatoren en kengetallen in het Infrastructuurfonds zijn gericht op de productie (output). Evenals de beleidsdoelen staan de indicatoren en kengetallen behorende bij de beleidsmatige doelen (outcome) op de departementale begroting van IenM, Hoofdstuk XII.

## DEEL C. DE JAARREKENING

### 6.1 De verantwoordingsstaat 2014 van het Infrastructuurfonds (bedragen in € 1.000)

| | | (1) | | | (2) | | | (3)=(2)-(1) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Art. | Omschrijving | Oorspronkelijk vastgestelde begroting | | | Realisatie[1] | | | Verschil realisatie en oorspronkelijk vastgestelde begroting | | |
| | | Verplichtingen | Uitgaven | Ontvangsten | Verplichtingen | Uitgaven | Ontvangsten | Verplichtingen | Uitgaven | Ontvangsten |
| 12 | Hoofdwegennet | 4.279.533 | 2.800.084 | 133.839 | 3.407.686 | 2.568.873 | 132.430 | – 871.847 | – 231.211 | – 1.409 |
| 13 | Spoorwegen | 2.018.957 | 2.397.939 | 65.249 | 1.635.883 | 2.241.221 | 117.966 | – 383.074 | – 156.718 | 52.717 |
| 14 | Regionaal, lokale infrastructuur | 230.817 | 241.969 | 0 | 240.876 | 163.374 | 1.210 | 10.059 | – 78.595 | 1.210 |
| 15 | Hoofdvaarwegennet | 657.706 | 895.163 | 32.113 | 468.336 | 894.465 | 48.344 | – 189.370 | – 698 | 16.231 |
| 17 | Megaprojecten Verkeer en Vervoer | 0 | 24.368 | 0 | 5.505 | 8.473 | 9.719 | 5.505 | – 15.895 | 9.719 |
| 18[2] | Overige uitgaven en ontvangsten | 228.916 | 235.032 | 0 | 219.465 | 231.754 | 0 | – 9.451 | – 3.278 | 0 |
| 19 | Bijdragen andere begrotingen Rijk | | | 6.363.354 | | | 5.834.916 | | | – 528.438 |
| | **Subtotaal** | **7.415.929** | **6.594.555** | **6.594.555** | **5.977.751** | **6.108.160** | **6.144.585** | **– 1.438.178** | **– 486.395** | **– 449.970** |
| 18.10 | Nadelig eindsaldo (cumulatief) vorig jaar | | | | | | – 12.260 | | | – 12.260 |
| | **Subtotaal** | **7.415.929** | **6.594.555** | **6.594.555** | **5.977.751** | **6.108.160** | **6.132.325** | **– 1.438.178** | **– 486.395** | **– 462.230** |
| | Voordelig eindsaldo (cumulatief) huidig jaar | | | | | 24.165 | | | 24.165 | |
| | **Totaal** | **7.415.929** | **6.594.555** | **6.594.555** | **5.977.751** | **6.132.325** | **6.132.325** | **– 1.438.178** | **– 462.230** | **– 462.230** |

[1] De gerealiseerde bedragen zijn steeds naar boven afgerond (EUR 1.000)
[2] Exclusief artikelonderdeel 18.10 Saldo van de afgesloten rekeningen

### 6.2 Saldibalans per 31 december 2014 van het Infrastructuurfonds en de bij die saldibalans behorende toelichting (bedragen x € 1.000).

| Activa: | | 2014 | | 2013 | Passiva: | | 2014 | | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Begrotingsuitgaven | € | 6.108.158 | € | 6.248.576 | Begrotingsontvangsten | € | 6.132.323 | € | 6.236.316 |
| Extra-comptabele vorderingen | – | 506.720 | – | 265.511 | Tegenrek. extra-comptabele vorderingen | – | 506.720 | – | 265.511 |
| Deelnemingen[1] | – | 1.714.477 | – | 1.714.476 | Tegenrekening deelnemingen | – | 1.714.477 | – | 1.714.476 |
| Voorschotten | – | 1.812.013 | – | 2.046.968 | Tegenrekening voorschotten | – | 1.812.013 | – | 2.046.968 |
| Tegenrek. openstaande verplichtingen | | 14.292.081 | | 14.422.489 | Openstaande verplichtingen | | 14.292.081 | – | 14.422.489 |
| Tegenrek. openstaande garantieverplichtingen | – | 403.605 | – | 403.605 | Openstaande garantieverplichtingen | – | 403.605 | – | 403.605 |
| Sluitrekening IenM | – | 24.166 | – | 0 | Sluitrekening IenM | – | 0 | – | 12.260 |
| | | | | | Afrondingsverschil | – | 1 | – | |
| **Totaal-activa** | **€** | **24.861.220** | **€** | **25.101.625** | **Totaal-passiva** | **€** | **24.861.220** | **€** | **25.101.625** |

[1] Wijkt af ten opzichte van vorig jaar door gewijzigde afrondingsregel in de Rijksbegrotingsvoorschriften

#### 6.2.1 Inleiding

Samenstelling

Als een Minister meer dan één begroting beheert, in dit geval Infrastructuur en Milieu (XII), het Infrastructuurfonds en het Deltafonds, wordt per begroting een saldibalans opgesteld. Daarom zijn er drie overzichten opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van de in de begrotingsadministratie van het SAP vastgelegde gegevensstructuur, waarin voor iedere begroting afzonderlijk een hoofdstuknummer is opgenomen.
Voor de begroting van Hoofdstuk XII, het Infrastructuurfonds en het Deltafonds worden geen gescheiden administraties gevoerd waardoor posten die niet zonder meer toewijsbaar zijn aan een bepaalde begroting, zijn opgenomen in de saldibalans van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII).
Daarmee is de saldibalans volgens het gestelde in de RDB samengesteld. Uitzonderingen daarop zijn de leningen u/g en de openstaande garantieverplichtingen. Hoewel deze een onderdeel vormen van de extracomptabele vorderingen respectievelijk de openstaande verplichtingen zijn deze omwille van de inzichtelijkheid afzonderlijk gepresenteerd.

#### 6.2.2 Activa

#### 6.2.2.1 Begrotingsuitgaven € 6.108.158

Grondslag

De begrotingsuitgaven van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening. Ze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

#### 6.2.2.2 Extra-comptabele vorderingen € 506.720

De cijfers

Tabel 1 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2014 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2012 en 2013 te vermelden.

| Tabel 1: Extra-comptabele vorderingen (bedragen x € 1.000) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Openstaand | 2014 | | 2013 | | 2012 | |
| | aantal | bedrag | aantal | bedrag | aantal | bedrag |
| posten < 1 jaar | 30 | 356.058 | 20 | 74.175 | 40 | 48.698 |
| posten > 1 jaar | 15 | 150.662 | 15 | 191.336 | 10 | 114.221 |
| **Totaal** | **45** | **506.720** | **35** | **265.511** | **50** | **162.919** |

Toelichting

De extra-comptabele vorderingen zijn grotendeels direct opeisbaar. Daar waar sprake is van dubieuze vorderingen of op termijn opeisbare vorderingen, is dat expliciet vermeld.

Toelichting

**Artikel 12 Hoofdwegennet**
Op de gemeente Utrecht staat een vordering open van circa € 7 miljoen met betrekking tot de A2 Holendrecht-Oudenrijn. Naar verwachting wordt het bedrag in 2015 ontvangen.
Op de Vlaamse Overheid (België) staat een vordering open van circa € 6 miljoen voor de bijdrage aan de meerkosten voor het verdiept aanleggen van de Sluiskiltunnel. De vordering wordt in termijnen ontvangen in 2015.

**Artikel 13 Spoorwegen**
In december 2008 hebben de Staat, HSA en NS Reizigers met een Memorandum van Overeenstemming de aanvangsdatum van het vervoer op de HSL-Zuid vastgesteld op 1 juli 2009. Op die datum is de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet ingegaan. Tegelijkertijd is voor de eerste vier jaar een uitstel van betaling van de door HSA te betalen concessievergoeding HSL-Zuid inclusief rente afgesproken. Het Ministerie van IenM heeft in 2010 een geüpdate business case van HSA ontvangen. Daaruit bleek dat de eerder afgesproken overeenkomst tussen de Staat en HSA achteraf onrealistisch was en moest worden opengebroken. Dit om een faillissement van HSA en daarmee een voor de Staat zeer ongunstige financiële situatie te voorkomen.
In 2012 is het onderhandelakkoord hierover tussen de NS en het Ministerie van IenM definitief geworden. De instemming van de Tweede Kamer heeft op 15 februari 2012 plaatsgevonden. Als gevolg hiervan zal per 2015 de HSL-Zuid geïntegreerd worden in het hoofdrailnet (HRN). In het onderhandelakkoord is o.a. een eenmalige verlaging van de concessievergoeding met € 205,6 miljoen vanwege externe omstandigheden (EMC en ERTMS) overeengekomen voor de beginperiode van de concessie. Daarnaast is de betaling van concessievergoedingen voor de HSL-Zuid en het HRN van 2012 tot en met 2024 vastgelegd.
Over de jaren 2012, 2013 en 2014 heeft HSA conform de afspraken € 126 miljoen betaald. In 2013 is vast komen te staan dat de HSA een bedrag van € 32 miljoen niet verschuldigd is vanwege verminderde beschikbaarheid van treinpaden als gevolg van de infrastructuur in de jaren tot en met 2012. Op 31 december 2014 bedraagt de vordering van de Staat op HSA ruim € 341 miljoen. Voor de jaren 2013 en 2014 moet de vaststelling van niet verschuldigde treinpaden nog plaatsvinden. In de loop van 2015 zal derhalve worden bepaald met welk bedrag de vordering mogelijk naar beneden moet worden bijgesteld in verband met niet verschuldigde treinpaden.

**Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**
Op het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken staat een vordering open van € 120 miljoen als bijdrage in de realisatiekosten van de nieuwe zeesluis Terneuzen. Het bedrag wordt in 2015 ontvangen.

**Artikel 17 Megaproject Verkeer en Vervoer**
Op de gemeente Amsterdam staat een vordering van circa € 15 miljoen open met betrekking tot infra Zuidasdok waarvan de ontvangst in 2015 wordt verwacht.

### 6.2.2.3 Deelnemingen € 1.714.477

Grondslag

De verworven aandelen door de Staat der Nederlanden in privaatrechtelijke ondernemingen en nationale instellingen zijn, conform de RDB, tegen de oorspronkelijke aankoopprijs extra-comptabel vastgelegd.

De cijfers

Tabel 2 geeft de deelnemingen weer per privaatrechtelijke onderneming of nationale instelling.

**Tabel 2: Deelnemingen (x € 1.000)**

| Naam | Bedrag |
|---|---|
| Railinfratrust B.V. | 1.714.477 |
| **Totaal** | **1.714.477** |

Toelichting

In 2014 is het aandelenbezit in Railinfratrust B.V. ongewijzigd gebleven en bestaat uit 44 aandelen met een nominale waarde van € 450,00 elk.

### 6.2.2.4 Voorschotten € 1.812.013

Grondslag

De voorschotten betreffen betalingen waarvan nog niet is vastgesteld dat aan alle relevante voorwaarden is voldaan en gaat met name om subsidies en bijdragen.

De cijfers

Tabel 3 geeft een nadere detaillering in aantallen en openstaande bedragen per 31 december 2014 verdeeld naar ouderdom. Daarnaast is een meerjarig perspectief gegeven door de jaren 2013 en 2012 te vermelden.

**Tabel 3: Voorschotten (bedragen x € 1.000)**

| Openstaand | 2014 | | 2013 | | 2012 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | aantal | bedrag | aantal | bedrag | aantal | bedrag |
| posten < 1 jaar | 100 | 1.000.806 | 190 | 895.071 | 305 | 996.021 |
| posten > 1 jaar | 190 | 811.207 | 495 | 1.151.897 | 475 | 1.228.588 |
| **Totaal** | **290** | **1.812.013** | **685** | **2.046.968** | **780** | **2.224.609** |

| Tabel 4: Afgerekende voorschotten (x € 1.000) | |
| --- | --- |
| Stand per 1 januari 2014 | 2.046.968 |
| In 2014 vastgelegde voorschotten | 1.011.186 |
| | 3.058.154 |
| In 2014 afgerekende voorschotten | – 1.246.141 |
| Openstaand per 31 december 2014 | **1.812.013** |

Toelichting

**Artikel 12 Hoofdwegennet**
Op het gebied van de droge infrastructuur zijn voorschotten verstrekt aan Prorail van circa € 30 miljoen voor de spoortraverse Nijverdal, aan de provincie Zuid-Holland voor de ongelijksvloerse kruisingen N57-N218 te Brielle € 9 miljoen en voor het programma aansluitingen Hoofdwegennet/ Onderliggend wegennet aan de gemeente Dordrecht € 6 miljoen voor het project A16 Mijlweg.

**Artikel 13 Spoorwegen**
Aan ProRail B.V. is een vergoeding betaald van circa € 152 miljoen voor het onderhoud van het landelijke spoorwegennet op basis van afspraken opgenomen in het Beheerplan van ProRail. Het openstaande voorschot wordt na ontvangst van de accountantsverklaring vastgesteld en afgerekend.

Bij ProRail en een aantal gemeenten zijn diverse aanlegprojecten voor personen- en goederenvervoer, zoals opgenomen in het MIT/SNIP-projectenboek, gefinancierd. In dit kader is voor een gezamenlijk bedrag van ruim € 900 miljoen aan voorschotten verstrekt waarvan de afwikkeling in de jaren 2015/2020 zal plaatsvinden.
Aan Prorail zijn voorschotten verstrekt met een gezamenlijk bedrag van ruim € 27 miljoen voor onder andere een monitoringssysteem verkeersleiding en voor planstudies ten behoeve projecten voor de personen- en goedereninfrastructuur. De verwachting is dat de voorschotten in de jaren 2015/2018 worden afgerekend.

**Artikel 14 Regionaal, lokale infrastructuur**
In het kader van onder andere het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) is een pakket van maatregelen getroffen welke zijn gericht op de verbetering van de bereikbaarheid in het algemeen en de randstad in het bijzonder. Daartoe zijn aan kaderwetgebieden subsidies verstrekt voor een gezamenlijk bedrag van circa € 165 miljoen aan onder andere diverse provincies (ruim € 65 miljoen), Stadsgewest Haaglanden (circa € 57 miljoen), het Bestuur regio Utrecht (ruim € 22 miljoen) en de regio Eindhoven (ruim € 9 miljoen). Deze subsidies worden aan verkeer- en vervoerprojecten besteed en moeten voldoen aan de door de regionale partijen vastgestelde criteria die worden gebruikt bij de prioriteitenstelling. Afwikkeling wordt verwacht in 2015.

Voor het uitvoeren van decentrale projecten voor regiospecifieke oplossingen ter verbetering van de bereikbaarheid is aan het samenwerkingsverband Noord Nederland gelden verstrekt van ruim € 354 miljoen. Afrekening zal in 2015 plaatsvinden.

In het kader van de verbetering van regionale en lokale infrastructuur zijn bijdragen verstrekt aan de gemeente Nijmegen van circa € 71 miljoen voor het project De Waalsprong. Afwikkeling naar verwachting in 2015.

**Artikel 15 Hoofdvaarwegennet**
Aan lagere overheden zijn voorschotten verstrekt van circa € 17 miljoen voor verbetering van de bereikbaarheid binnenhavens ten behoeve van de binnenvaart waarvan de afwikkeling in 2015/2016 zal plaatsvinden.

De provincie Noord Holland heeft een voorschot ontvangen van ruim € 10 miljoen voor het project «Vaart in de Zaan» inzake de verbreding van de Wilhelminasluis, de Wilhelminabrug, de Beatrixbrug en de Zaanbrug voor het beter bevaarbaar maken van de Zaan. Afwikkeling wordt verwacht in 2015.

De provincie Friesland heeft een subsidie ontvangen van € 26 miljoen voor het project realisatie brug Burgum/bochtafsnijding PMK waarvan de afwikking in 2016 zal plaatsvinden. Aan de provincie Groningen zijn voorschotten verstrekt van ruim € 19 miljoen voor de vervanging van de Noordzeebrug en voor een nieuwe hoge wegbrug bij Zuidhorn over de vaarweg Lemmer -Delfzijl. Afwikkeling verwacht in 2015/2016.

**Artikel 17 Mega projecten Infrastructuur en Milieu**
In het kader van de stimuleringsregeling Voordelta is aan de provincie Zeeland een voorschot verstrekt van € 12 miljoen ter stimulering en versterking van de sector recreatie en toerisme en zal in 2015 worden afgewikkeld.

**6.2.2.5 Tegenrekeningen € 14.695.686**

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de passiva-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

**6.2.2.6 Sluitrekening IenM (Hoofdstuk XII) € 24.166**

Grondslag

Deze rekening dient als sluitrekening met de saldibalans, behorend tot de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Hoofdstuk XII), omdat géén gescheiden administratie wordt gevoerd voor deze begroting.

**6.2.3 Passiva**

**6.2.3.1 Begrotingsontvangsten € 6.132.323**

Grondslag

De begrotingsontvangsten van het Infrastructuurfonds sluiten aan op de Rekening. Deze zijn artikelsgewijs verdeeld in kolom 2 (realisatie) van de Rekening van het fonds welke Rekening als verantwoordingsstaat bij de financiële verantwoording behoort.

**6.2.3.2 Openstaande verplichtingen € 14.292.081**

Grondslag

Het saldo openstaande verplichtingen per 31 december 2014 is opgebouwd uit de in het dienstjaar 2014 aangegane verplichtingen en de in voorgaande jaren aangegane en nu nog lopende verplichtingen, welke niet tot een kaseffect in het dienstjaar 2014 hebben geleid.

De cijfers

Tabel 5 geeft de samenstelling van de openstaande betalingsverplichtingen weer.

| Tabel 5: Openstaande verplichtingen (x € 1.000) | |
|---|---|
| Stand per 1 januari 2014 | 14.422.489 |
| Aangegaan in 2014[1] | 5.977.749 |
| | 20.400.238 |
| Tot betaling gekomen in 2014 | – 6.108.157 |
| Openstaand per 31 december 2014 | **14.292.081** |

[1] In het bedrag is de negatieve bijstelling van artikel 15 van ruim € 458 miljoen verdisconteerd betreffende de vaarweg Lemmer Delfzijl. Dit project is in eigen beheer van RWS binnen Beheer en Onderhoud gekomen, waardoor de hieraan gerelateerde meerjarige verplichtingen ten behoeve van de bijdrage aan de provincie in 2014 zijn afgeboekt.

In de Rijksbegrotingsvoorschriften wordt ingegaan op de zogenoemde «Niet uit de saldibalans blijkende bestuurlijke verplichtingen» (NUBBBV), bijvoorbeeld in geval van door het Rijk gesloten bestuursovereenkomsten of – convenanten met decentrale overheden. Dergelijke bestuurlijke verplichtingen kunnen niet altijd als juridische verplichtingen worden aangemerkt en maken daardoor geen deel uit van de openstaande verplichtingen, zoals opgenomen in de saldibalans.
Dit is ook bij IenM het geval. Met name in het kader van infrastructurele werken op het terrein van regionale en lokale infrastructuur, maar ook op het terrein van het waterbeheer, het hoofdwegen- en spoorwegennet worden bestuurlijke afspraken gemaakt. Deze afspraken staan in het MIRT Projectenboek, welke jaarlijks als bijlage bij de begroting Infrastructuurfonds wordt uitgebracht.
In het kader van de NUBBBV zijn de bestuurlijke afspraken geïnventariseerd voor zover al niet deel uitmakend van de juridische verplichtingen, zoals opgenomen in de financiële administratie. Deze bestuurlijke afspraken zijn zeer divers in aard en omvang. Soms zijn bestuurlijke afspraken enkel samenwerkingsafspraken, soms in meer of mindere mate concrete afspraken over te realiseren projecten of beleidsdoelstellingen, waarvoor het financieel belang nog niet is gekwantificeerd, ofwel sprake is van een raming, dan wel een maximum of van een zeker bedrag. Gezien de bestuurlijke toezeggingen in financiële termen in hardheid verschillen zijn deze niet optelbaar. Hierdoor is geen totaalbedrag aan bestuurlijke toezeggingen te geven. Indien sprake is van een zekere hardheid – en bovendien juridisch gebonden – worden deze toezeggingen als aangegane verplichting in de financiële administratie opgenomen.

### 6.2.3.3 Openstaande garantieverplichtingen € 403.605

Grondslag

In situaties waarbij geen bijdrage wordt verleend voor ondersteuning van op zichzelf wel wenselijk geachte activiteiten, verleent het ministerie garanties aan instellingen of particulieren. Met deze staatsgarantie achter zich, zijn deze in staat leningen af te sluiten en kunnen bepaalde zaken worden gefinancierd.

Toelichting

Ten opzichte van de saldibalans 2013 zijn er geen wijzigingen.

De cijfers

Tabel 6 geeft de samenstelling van het uiteindelijke risico weer, op grond van de uitstaande garantieverplichtingen per 31 december 2014.

| Tabel 6: Garantieverplichtingen (x € 1.000) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Jaar | Looptijd | Organisatie | Aard garant-stelling | Bedrag |
| 1997 | 2027 | Prorail | Lening | 6.807 |
| 1997 | 2027 | Prorail | Lening | 9.075 |
| 1997 | 2027 | Prorail | Lening | 56.723 |
| 2001 | n.n.b. | Prorail | RC krediet | 90.000 |
| 2005 | 2020 | Prorail | Lening | 75.000 |
| 2009 | 2017 | Prorail | Lening | 166.000 |
| | | Openstaand per 31 december 2014 | | 403.605 |

Tabel 7 geeft de mutaties in het verantwoordingsjaar weer.

| Tabel 7: Mutaties Garantieverplichtingen (x € 1.000) | |
|---|---|
| Stand per 1 januari 2014 | 403.605 |
| Nieuw verstrekt in 2014 | 0 |
| | 403.605 |
| Afname van het risico in 2014 | 0 |
| Openstaand per 31 december 2014 | **403.605** |

### 6.2.3.4 Tegenrekeningen € 4.033.210

Grondslag

Voor de extra-comptabele rekeningen aan de activa-zijde worden uit het oogpunt van het evenwichtsverband verscheidene tegenrekeningen gebruikt. Deze tegenrekeningen hoeven geen nadere toelichting.

## DEEL D. BIJLAGEN

### Bijlage 1. Artikel 13 Spoorwegen

In deze bijlage worden aanvullende gegevens opgenomen die betrekking hebben op de betaling van subsidies aan ProRail en de besteding ervan door ProRail. Deze spoorbijlage is onderdeel van de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (Kamerstukken II, 2011/12, 32 707, nr. 16) waarin een pakket maatregelen is genoemd om de informatievoorziening naar de Tweede Kamer beter en transparanter te maken.

Specifiek voor de verantwoording voor artikel 13 Spoorwegen gaat het om de volgende aanvullende gegevens:

– A. Een overzichtstabel waarin per begrotingsnota de mutaties tussen ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht (kabinetsreactie op aanbeveling 15, laatste bullet).
– B. Aansluiting tussen de uitgaven op artikel 13 van het Infrastructuurfonds (de betalingen door IenM aan ProRail) en de totale ontvangsten en bestedingen van ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zevende bullet).
– C. Een specificatie van de financiële gegevens inzake de bestedingen door ProRail (kabinetsreactie op aanbeveling 14, zesde bullet).

Daarnaast wordt onderdeel D, apparaat ProRail, toegevoegd ter invulling van het monitoren van de apparaattaakstelling uit het Regeerakkoord.

**Onderdeel A – overzichtstabel mutaties artikel 13 Spoorwegen**

| Samenvattend overzicht mutaties per begrotingsnota | | 13.02 | 13.03 | 13.04 | 13.07 | 13.08 | 13.09 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ontwerpbegroting 2014** | | **1.264.028** | **980.114** | **145.588** | **16.597** | **– 8.388** | **– 65.249** | **2.332.690** |
| Overheveling van/naar begroting HXII | (1) | – 4.196 | – 16.158 | 0 | 0 | 0 | 0 | – 20.354 |
| Overheveling van/naar andere artikelen IF | (2) | 0 | – 25.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | – 25.000 |
| Overheveling binnen artikel | (3) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Desalderingen binnen artikel | (4) | 44.407 | 808 | 0 | 0 | 0 | – 45.215 | 0 |
| Kasschuif met eerdere jaren | (5) | – 10.244 | – 8.993 | 12.128 | – 19 | 0 | – 25.649 | – 32.777 |
| **Mutaties voorjaarsnota 2014** | | **29.967** | **– 49.343** | **12.128** | **– 19** | **0** | **– 70.864** | **– 78.131** |
| **Stand eerste suppletoire wet 2014** | | **1.293.995** | **930.771** | **157.716** | **16.578** | **– 8.388** | **– 136.113** | **2.254.559** |
| Overheveling van/naar begroting HXII | (1) | 1.173 | 4.000 | – 5 | 0 | 3.374 | 0 | 8.542 |
| Overheveling van/naar andere artikelen IF | (2) | 468 | – 5.233 | 7.146 | 0 | 0 | 0 | 2.381 |
| Overheveling binnen artikel | (3) | 0 | 2.585 | 0 | 0 | – 2.585 | 0 | 0 |
| Desalderingen binnen artikel | (4) | 0 | 3.461 | 0 | 0 | – 9.306 | 5.845 | 0 |
| Kasschuif met latere jaren | (5) | 38.038 | – 26.180 | – 17.027 | 0 | – 246 | 9.399 | 3.984 |
| **Mutaties miljoenennota 2015** | | **39.679** | **– 21.367** | **– 9.886** | **0** | **– 8.763** | **15.244** | **14.907** |
| Overheveling van/naar begroting HXII | (1) | – 148 | – 9.240 | 0 | 0 | 0 | 0 | – 9.388 |
| Overheveling van/naar andere artikelen IF | (2) | 330 | – 6.195 | 2.041 | 0 | 0 | 0 | – 3.824 |
| Overheveling binnen artikel | (3) | 0 | – 4.000 | 0 | 0 | 4.000 | 0 | 0 |
| Desalderingen binnen artikel | (4) | 0 | – 676 | 0 | 0 | 397 | 279 | 0 |
| Kasschuif met latere jaren | (5) | – 17.492 | – 106.088 | – 14.001 | 0 | 12.754 | 0 | – 124.827 |
| **Mutaties najaarsnota 2014** | | **– 17.310** | **– 126.199** | **– 11.960** | **0** | **17.151** | **279** | **– 138.039** |

| Samenvattend overzicht mutaties per begrotingsnota | | 13.02 | 13.03 | 13.04 | 13.07 | 13.08 | 13.09 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Stand tweede suppletoire wet 2014** | | **1.316.364** | **783.205** | **135.870** | **16.578** | **0** | **– 120.590** | **2.131.427** |
| Overheveling van/naar begroting HXII | (1) | 817 | 102 | 0 | 0 | 0 | 0 | 919 |
| Overheveling van/naar andere artikelen IF | (2) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Overheveling binnen artikel | (3) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Desalderingen binnen artikel | (4) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kasschuif met latere jaren | (5) | – 12.660 | 1.537 | – 591 | – 1 | 0 | 2.624 | – 9.091 |
| **Slotwetmutaties 2014** | | **– 11.843** | **1.639** | **– 591** | **– 1** | **0** | **2.624** | **– 8.172** |
| **Realisatie 2014** | | **1.304.521** | **784.844** | **135.279** | **16.577** | **0** | **– 117.966** | **2.123.255** |

(1) Overhevelingen van/naar begroting HXII

Per saldo is er € 20 miljoen uit IF artikel 13 overgeheveld naar begroting HXII. Deze overhevelingen hebben voornamelijk betrekking op uitgaven in het kader van de pilot ERTMS (€ 11 miljoen) en het actieplan groei op het spoor en de bijdragen voor decentrale lijnen die via de BDU worden uitgekeerd (€ 9 miljoen). Daarnaast hebben er overhevelingen plaatsgevonden met betrekking tot loon- en prijsbijstelling en bijdragen in de taakstelling.

(2) Overheveling naar andere artikelen IF

Per saldo is er € 26 miljoen uit IF artikel 13 overgeheveld naar andere artikelen op het IF. Deze overhevelingen hebben voornamelijk betrekking op de projecten ERTMS (€ 25 miljoen) en Zuidas (€ 15 miljoen). Uit de artikelen inzake HSL-Zuid (€ 10 miljoen) en RSP-projecten (€ 3 miljoen) is geld naar IF artikel 13 overgeheveld.

(3) Overhevelingen binnen artikel 13

Per saldo is er € 1 miljoen overgeheveld van aanlegprojecten naar de investeringsruimte. Het betreft hier enerzijds de vrijval op de projecten Hanzelijn en compensatie NMBS (Breda/Roosen-daal-Antwerpen), anderzijds de hogere uitgaven op NSP Den Haag, Deventer zijperron en GSMR.

(4) Desalderingen binnen artikel 13

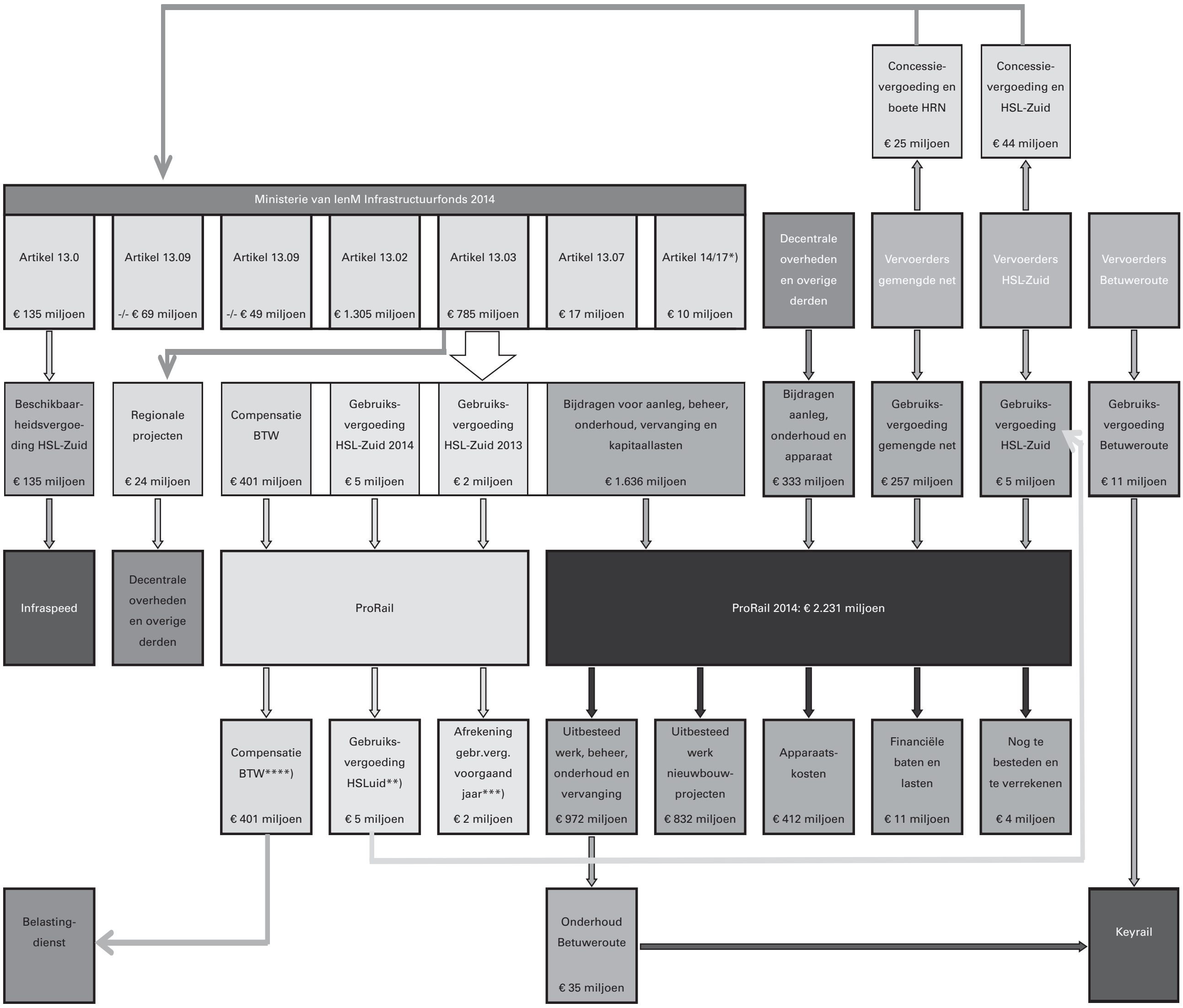
Per saldo is er € 39 miljoen gedesaldeerd in de uitgaven en ontvangsten opgenomen. Dit betreft voornamelijk de terugbetaling door ProRail op de vaststelling van de subsidie over 2012 (€ 44 miljoen), zie ook de toelichting op artikel IF 13.02.

(5) Kasschuiven met andere jaren

Per saldo is er € 163 miljoen uit 2014 geschoven met de jaren 2013 (€ 33 miljoen) en 2015 (€ 130 miljoen). Hiervan heeft € 141 miljoen betrekking op aanlegprojecten, € 19 miljoen op de beschikbaarheidsvergoeding HSL-Zuid en € 3 miljoen op onderhoud en kapitaallasten.

## Onderdeel B – aansluiting tussen Infrastructuurfonds en ProRail

Financiële stromen spoorinfrastructuur 2014




*) Dit betreft de bijdragen aan RSP-projecten (artikel 14), Nazorg Betuweroute en ERTMS (artikel 17).

**) De betaling en verrekening van de gebruiksvergoeding HSA loopt tot en met 2014 via de uitgaven op artikel 13.02.

***) Dit betreft de afrekening van bedragen die, als gevolg van kasstelsel versus baten-lastenstelsel, wel zichtbaar zijn in de uitgaven op het Infrastructuurfonds, maar niet in de opbrengsten van ProRail.

****) IenM compenseert de BTW op subsidies en gebruiksvergoeding aan ProRail, welke ProRail vervolgens afdraagt aan de Belastingdienst

**Onderdeel C – specificatie bestedingen ProRail**
Onderstaand zijn de specificaties opgenomen van de bestedingen door ProRail zoals opgenomen in het overzicht bij onderdeel B. Deze gegevens zijn ontleend aan de voorlopige jaarcijfers ten behoeve van de concept jaarrekening 2014 van ProRail. De concept jaarrekening is nog niet vastgesteld door de RvC en de aandeelhouder. De vastgestelde jaarrekening van ProRail wordt nagezonden aan de Tweede Kamer.

| Bestedingen ProRail | 2014 | 2013 | Mutatie |
|---|---|---|---|
| Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging | 972 | 986 | – 14 |
| Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten | 832 | 898 | – 66 |
| Apparaatskosten | 412 | 423 | – 11 |
| Financiële baten en lasten | 11 | 11 | 0 |
| **Bestedingen door ProRail** | **2.227** | **2.318** | **– 91** |
| Nog te besteden c.q. te verrekenen | 4 | 19 | – 15 |
| **Ontvangen door ProRail** | **2.231** | **2.337** | **– 106** |

| Uitbesteed werk beheer, onderhoud en vervanging | 2014 | 2013 | Mutatie |
|---|---|---|---|
| Grootschalig onderhoud | 116 | 128 | – 12 |
| Kleinschalig onderhoud | 281 | 277 | 4 |
| Onderhoud transfer | 64 | 74 | – 10 |
| Onderhoud Betuweroute | 35 | 29 | 6 |
| Beheer en calamiteiten | 161 | 164 | – 3 |
| Verkenning en innovatie | 2 | 8 | – 6 |
| **Beheer en onderhoud** | **659** | **680** | **– 21** |
| | | | |
| Bovenbouwvernieuwingen | 118 | 125 | – 7 |
| Vervanging overige systemen | 230 | 220 | 10 |
| Doorbelaste apparaatskosten | – 35 | – 39 | 4 |
| **Vervangingen** | **313** | **306** | **7** |
| | | | |
| **Totaal** | **972** | **986** | **– 14** |

| Uitbesteed werk nieuwbouwprojecten | 2014 | 2013 | Mutatie |
|---|---|---|---|
| MIRT-projecten | 627 | 679 | – 52 |
| Omgevingswerken en FENS | 292 | 312 | – 20 |
| Doorbelaste apparaatskosten | – 87 | – 93 | 6 |
| **Totaal** | **832** | **898** | **– 66** |

| Apparaatskosten | 2014 | 2013 | Mutatie |
|---|---|---|---|
| Lonen, sociale lasten en overige personeelskosten | 301 | 297 | 4 |
| Externe dienstverlening (incl. inhuur) | 43 | 61 | – 18 |
| Huisvestingskosten | 68 | 65 | 3 |
| **Totaal** | **412** | **423** | **– 11** |

| Financiële baten en lasten | 2014 | 2013 | Mutatie |
|---|---|---|---|
| Rentebaten en -lasten | 11 | 11 | 0 |
| Aflossing leningen | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal** | **11** | **11** | **0** |

| Nog te besteden c.q. te verrekenen | 2014 | 2013 | Mutatie |
|---|---|---|---|
| Vooruitontvangen subsidie BOV | 95 | 90 | 5 |
| Vooruitontvangen subsidie MIRT | 70 | 26 | 44 |
| Nog te verrekenen posten met IenM | – 6 | 22 | – 28 |
| **Subsidies IenM** | **159** | **138** | **21** |
| Voorzieningen en reserves | 95 | 53 | 42 |
| Vooruitontvangen van derden | 359 | 418 | – 59 |
| **Totaal liquide middelen** | **613** | **609** | **4** |

**Onderdeel D – apparaat ProRail**

In het Regeerakkoord (Rutte I en II) is een taakstelling op de apparaatskosten afgesproken. Voor ProRail gaat het om € 57,975 miljoen structureel. ProRail vult deze taakstelling in door te besparen op huisvestingskosten (in 2014 is het gebouw aan de A. van Schendelstraat in Utrecht afgestoten) en een FTE-reductie van ca. 600 FTE. De planning is dat deze reductie wordt doorgevoerd in de periode 2014–2016, gemiddeld ca. 200 FTE per jaar. Zoals blijkt uit onderstaande gegevens heeft ProRail de taakstelling voor 2014 ingevuld.

| FTE's ProRail per ultimo 2014 | |
|---|---|
| Eigen personeel | 3.793 |
| Inhuur | 186 |
| Matchpoint | 4 |
| **Totale bezetting** | **3.983** |
| Openstaande externe vacatures | 52 |
| **Bezetting inclusief vacatures** | **4.035** |
| Budget FTE's, inclusief taakstelling 1) | 4.053 |
| **Snellere invulling taakstelling** | **18** |

| FTE-budget 2014: | |
|---|---|
| FTE's ProRail per ultimo 2011 | 4.421 |
| Overdracht reisinformatie NS | – 236 |
| Insourcing «lokaal plan» | 20 |
| Overdracht verkeersleiding tweede maasvlakte | 37 |
| Programma ERTMS | 36 |
| **Budget FTE's 2014, exclusief taakstelling** | **4.278** |
| Verlaging FTE's i.v.m. taakstelling | – 225 |
| **Budget FTE's 2014, inclusief taakstelling** | **4.053** |

| Apparaatskosten ProRail 2014 (x € mln): | Realisatie | Begroting |
|---|---|---|
| Apparaatskosten jaarrekening ProRail 2014 | 412 | 397 |
| Doorbelaste uren aan projecten | – 122 | – 120 |
| Gefinancierd vanuit overige inkomsten | – 12 | 0 |
| **Gefinancierd vanuit BOV-subsidie** | **278** | **277** |
| Compensatie BTW | 59 | 59 |
| **Besteding BOV-subsidie 2014 (artikel 13.02)** | **337** | **336** |

De gerealiseerde uitgaven zijn op prijspeil 2014, terwijl de begroting nog op prijspeil 2013 was. Indexering naar prijspeil 2014 leidt tot een begrotingsbedrag van € 340 miljoen. Financieel gezien is er derhalve € 3 miljoen meer bespaard dan waarmee in de begroting rekening was gehouden.

## Bijlage 2. Afkortingenlijst

| | |
|---|---|
| AKI | Automatische Knipperlichtinstallaties |
| AKOE | Aanpak Kritische Ontwerp Elementen |
| AOV | Achterstallig Onderhoud Vaarwegen |
| BCF | BTW Compensatiefonds |
| BDU | Brede Doekuitkering |
| BenO | Beheer en Onderhoud |
| BZK | Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties |
| CBS | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| DBFM | Design, build, finance and maintain |
| DRIPs | Dynamische Route-Informatie Panelen |
| DSSU | Doorstroommaatregelen station Utrecht |
| DVM | Dynamisch Verkeersmanagement |
| EMC | Electromagnetic Compatibility |
| ERMTS | European Rail Traffic Management System |
| FES | Fonds Economische Structuurversterking |
| GIV | Geïntegreerde contractvormen |
| GSMR | Global System for Mobile Communications – Railway |
| HOV | Hoogwaardig Openbaar Vervoer |
| HSA | High Speed Alliance |
| HSL | Hogesnelheidslijn |
| HTA | Hoofdtransportassen |
| HVWN | Hoofdvaarwegennet |
| HWN | Hoofdwegennet |
| IBOI | Index bruto overheidsinvesteringen |
| IDVV | Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen |
| IenM | Ministerie van Infrastructuur en Milieu |
| IF | Infrastructuurfonds |
| IMPULS | Plan van aanpak Beheer en Onderhoud |
| IV | Informatievoorziening |
| KPI | Kernprestatie indicator |
| LVO | Landelijk Verbeterprogramma Overwegen |
| MER | Milieu Effect Rapportage |
| MJPO | Meerjarenprogramma Ontsnippering |
| MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| MOBZ | Modernisering Object Bediening Zeeland |
| NDW | Nationale Databank Wegverkeersgegevens |
| NOMO | Nota Mobiliteit |
| NS | Nederlandse Spoorwegen |
| NSP | Nieuwe Sleutelprojecten |
| OTB | Ontwerp Tracébesluit |
| OV | Openbaar Vervoer |
| OV SAAL | Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad |
| OVW | Overige vaarwegen |
| PBMA | Bestuurlijk platvorm metropool Amsterdam |
| PHS | Programma Hoogfrequent Spoorvervoer |
| PIP | Provinciaal Inpassing Plan |
| PMR | Project Mainportontwikkeling Rotterdam |
| PPS | Publiek-private samenwerking |
| REP | Ruimtelijk Economisch Programma |
| RINK | Risico inventarisatie natte kunstwerken |
| RMf | Regionale Mobiliteitsfondsen |
| RSP | Regiospecifiek Pakket |
| RSS | RandStadSpoor |

| | |
|---|---|
| RWS | Rijkswaterstaat |
| SAA | Schiphol-Amsterdam-Almere |
| SVIR | Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte |
| SWUNG | Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid |
| TB | Tracébesluit |
| UPGE | Uitvoeringsprogramma geluid emplacementen |
| VOS | Verkeersmanagement Ondersteuning DataServices |
| V&R | Vervanging en renovatie |
| VRI | Verkeersregelinstallatie |
| VTW | Verzoeken tot wijziging |
| ZIP | Zeehaven Innovatie Project voor duurzaamheid |
| ZSM | Zichtbaar, Slim en Meetbaar |
| ZZL | Zuiderzeelijn |